جامعة قناة السويس
كلية التجارة - بورسعيد
قسم الأقتصاد

# الآثار الاقتصادية لاتفاقية الجات
# على قطاع النقل البحري فى الدول المتخلفة
# مع الإشارة إلى مصر

رسالة مقدمة من الباحث / محمد محمد على إبراهيم
للحصول على درجة دكتوراه الفلسفة فى الاقتصاد

اشراف
الأستاذ الدكتور / سعيد عبد الوهاب الخضرى
أستاذ ورئيس قسم الاقتصاد
وعميد الكلية السابق

١٩٩٩

**تتكون لجنة الحكم من:**

**الأستاذ الدكتور / سعيد عبد الوهاب الخضري**

أستاذ ورئيس قسم الاقتصاد بكلية التجارة ببور سعيد جامعة قناة السويس

وعميد الكلية السابق

(مشرفا ورئيساً)

**الأستاذ الدكتور / سهير محمد السيد حسن**

أستاذ ورئيس قسم الاقتصاد والمالية العامة

وعميد المعهد العالي للسياحة والفنادق بكنج مريوط سابقاً

(عضواً)

**الأستاذ الدكتور / حسين حسني ابراهيم**

أستاذ الاقتصاد بكلية التجارة ببور سعيد جامعة قناة السويس

(عضواً)

بسم الله الرحمن الرحيم

لا يكلف الله نفساً إلا وسعها لها ما كسبت وعليها ما اكتسبت ربنا لا تؤاخذنا إن نسينا أو أخطائنا ربنا ولا تحمل علينا إصراً كما حملته علي الذين من قبلنا ربنا ولا تحملنا ما لا طاقة لنا به واعف عنا واغفر لنا و ارحمنا أنت مولانا فانصرنا علي القوم الكافرين

البقرة ( ٢٨٦ )

# إهداء

إلى روح الأستاذ الدكتور / **مصطفى رشدي شيحه**

داعيا الله أن يطيب ثراه ، ويجزل له العطاء ، جزاءا لما قدمه لوطنه وطلابه.

## شكر وتقدير

باسمك اللهم استفتح ، وبحمدك ربي اسبح ، وأصلي وأسلم علي خاتم الأنبياء والمرسلين وسيد الأولين و الآخرين ، سيدنا ونبينا محمد صلي الله عليه وسلم

أما بعد

يود الباحث أن يتوجه بالشكر إلى الأستاذ الدكتور/ *سعيد عبد الوهاب الخضري* ، أستاذ ورئيس قسم الاقتصاد بكلية التجارة جامعة بور سعيد وعميد الكلية السابق لتفضل سيادته بقبول الأشراف علي هذه الرسالة ومعاونة سيادته التي لم تنقطع طوال مراحل البحث ويذكر الباحث دوما وبكل عرفان، أستاذ العمداء وعميد الأساتذة الأستاذ الدكتور / *محمد دويدار* أستاذ الاقتصاد السياسي بجامعة الإسكندرية الذي أعطاه من وقته الكثير منذ البدايات الأولي لهذا البحث، كما كان لعلمه الغزير وتوجهات سيادته السديدة ، ابلغ الأثر في نفس الباحث ، مما كان يحثه علي الاستمرار في مواصلة البحث ومحاولة الأجاده فيه .

كما يتوجه الباحث بالشكر إلى الأستاذ الدكتورة / *سهير محمد السيد حسن* أستاذ ورئيس قسم الاقتصاد كلية التجارة جامعة المنوفية والعميد السابق للمعهد العالي للسياحة والفنادق بكنج مريوط بالإسكندرية لأفضال سيادتها المتعددة ، فالباحث يذكر كريم معاونتها له أبان أشراف سيادتها علي رسالته في الماجستير ، وقد أضافت إلى رصيدها الدائن دائماً ، بقبولها الأشراف علي تحكيم هذه الرسالة .ويسجل الباحث شكره وتقديره للأستاذ الدكتور/ حسين حسني أستاذ الاقتصاد بكلية التجارة ببور سعيد علي تفضل سيادته بقبول الاشتراك في مناقشة هذه الرسالة وتحكيمها ويعد ذلك فضلا كبيرا من سيادته .

كما يتوجه الباحث بعميق شكره وجم تقديره للاستاذ الدكتور/ جمال الدين مختار رئيس الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى على كريم رعايته للبحث العلمي وتشجيعه للباحثين. وفي هذه المناسبة لا يفوت الباحث أن يرد الفضل لأهله إذ أن الربان / *أحمد الوكيل* عميد كلية النقل البحري والتكنولوجيا بالأكاديمية قدم له الكثير ولولا دعمه وتشجيعه ما كان لهذا البحث أن يري النور

كما يتوجه الباحث بعميق شكره وعرفانه للأستاذ الدكتور / *مارتن استوبفورد* أستاذ اقتصاديات النقل البحري بأكاديمية النقل بكمبردج واقتصادي النقل البحري الأشهر بالمملكة المتحدة علي تفضله بمناقشة العديد من الأفكار الواردة بهذه الرسالة مع الباحث وكان لهذه المناقشات اثر كبير في إثراء البحث

والباحث دائماً يتذكر أساتذته الإجلاء الذين تتلمذ عليهم في كافة مراحل دراسته ، فلهم جميعاً الشكر وفاء وعرفاناً

أما أسرتي الصغيرة فقد تحملت معي الكثير أبان مراحل هذا البحث ، خصوصاً زوجتي التي قامت بدور كبير في إخراج الرسالة علي هذا النحو

فللجميع صادق مودتي وشكري وعرفاني بالفضل والجميل، وخالص دعواتي بأن يجزيهم الله عني خير الجزاء بما يوفيهم حقوقهم عندي

إذا كان الباحث قد صادف نجاحا في أعداد هذه الرسالة فبفضل الله وتوجيهات أساتذته ودعمهم ، وما قد يكون بها من قصور فمسئوليته وحده

ولله الحمد من قبل ومن بعد

# مقدمة

## ١ - تحديد المشكلة

ظهرت عدة إرهاصات تبشر بميلاد عالم جديد له معالمه المميزة،ولعل من أهم هذه المعـالم انه عالم يقوم على العولمة المتزايدة للعملية الإنتاجية، من خلال نشاط الشركات متعدية الجنسية وفى إطار تقسيم جديد للعمل الدولي يدحض نظرية المزايا النسبية.

وقد واكبت العولمة ثورة تكنولوجية تقوم على التراكم المعرفي والتجديد **Innovation** يطلق عليها البعض الثورة الصناعية الثالثة، والتي ترتكز على استخدام المعلومات والإلكترونيـات والذرة والهندسة الوراثية.وقد أدت تلك الثورة،وما تمخض عنها من إنتاج كبير الحجم إلى ثورة فى مجال النقل والاتصالات بدأت شرارتها الأولى بنظام التحوية **Containerization** ، الذي ترتب عليه خفض تكلفة النقل والتوسع فى تطبيق اقتصاديات الحجم الكبير من جهة، وزيادة العولمة مـن جهة أخري، فضلا عن ان التحوية أدت إلى تطوير تكنولوجيا النقل والاتصالات وقد مكن هـذا النظام من ظهور النقل متعدد الوسائط والتوزيع العيني واللوجستيات **Logistics** ،فضلا عـن التطور الهائل فى وظائف الموانئ.

فالنـقل متعدد الوسائـط يسهـم فى تنفيذ عمليـة النقل من البـاب إلى البـاب **From door to door Service**،واستخدام وسائط النقل المناسبة سواء كانت بحرية أو بريـة اوسكك حديدية . . . . . الخ ،لاختصار زمن الرحلة وتقليل تكلفتـها.بينمـا اللوجيسـتيات **Logistics** فهي إدارة تدفق وتخزين السلع والخدمات والمعلومات بكفاءة و فعالية من مرحلـة المادة الخام إلى مرحلة الاستهلاك النهائي، بما يكفل إشباع احتياجات المستهلك .أي إنها تمكن مـن الاستخدام الأمثل للموارد المستخدمة والحد من الفاقد العيني والزمني.أما الموانئ فقـد شـهدت تطورا هائلا فى وظائفها فتطورت من موانئ وطنية إلى موانئ إقليمية، وأصبحت موانئ محوريـة **Load Centers**،كما أصبحت تمثل حلقة من حلقات النقل الدولي متعدد الوسائط.

وقد تطلب التجديد والتطوير التكنولوجي السريع،وما صاحبه من عولمة الإنتاج وسيطرة الشركات متعدية الجنسية على الاقتصاد الدولي،وما ترتب على ذلك من ثورة هائلـة فى النقـل والاتصالات،أن يكون هناك إطار يسهل اندماج العالم الثالث فى التقسيم الدولي الجديـد للعمـل لاحكام السيطرة على أسواقها.وبما يمكن الشركات متعدية الجنسية من الحصول على معـدلات أرباح اكبر ،بعد أن مالت معدلات الارباح فى دول العالم المتقدم الى الانخفاض.وكانت اتفاقية

الجات(دورة أورجواي ١٩٩٤)هي الإطار الملائم لذلك عن طريق ما تقضي به من تحرير ليس فقط للتجارة الخارجية بل تمتد أيضا إلى تجارة الخدمات وحقوق الملكية الفكرية.

والحقيقة أن جذور الجات ممتدة إلى تاريخ انتهاء الحرب العالمية الثانية،فما أن وضعت الحرب العالمية أوزارها،حتى بدأت إجراءات صياغة عالم ما بعد الحرب،فعلى الصعيد السياسي حلت الأمم المتحدة محل عصبة الأمم التي لم تفلح في درء خطر الحرب.أما على الصعيد الاقتصادي تمخضت ظروف ما بعد الحرب عن توأمي بريتن وودز هما صندوق النقد الدولي،والبنك الدولي، كما قرر المجلس الاقتصادي والاجتماعي للأمم المتحدة في فبراير ١٩٤٦ ،عقد مؤتمر دولي لبحث إنشاء منظمة التجارة الدولية وتأسيسا على ذلك انعقد في هافانا في الفترة من نوفمبر ١٩٤٧ حتى مارس ١٩٤٨"مؤتمر الأمم المتحدة "والذي انتهى الى إقرار ميثاق هافانا.
وبالرغم من إقرار ٥٢دولة لهذا الميثاق،إلا انه لم يكتب له البقاء لعدم رضاء الولايات المتحدة عنه،ومن ثم هجرت فكرة منظمة التجارة الدولية،إلا انه إبان الاجتماعات التحضيرية لإنشاء تلك المنظمة تم التفاوض بين الدول المشاركة حول الضرائب الجمركية وكانت ثمرة هذه المفاوضات توقيع الاتفاقية العامة للتعريفات والتجارة " الجات" G ATT
General Agreement On Tariff and Tradeمن قبل ٢٣ دولة في ٣٠ أكتوبر ١٩٤٧ على أن يبدأ سريانها من أول يناير ١٩٤٨.وقد اقتصر هدف هذه الاتفاقية على تحرير التجارة الدولية عن طريق إزالة القيود التي ترد عليها سواء كانت جمركية أو كمية، على أساس المزايا المتبادلة بما يكفل تحقيق التوازن بين تدفق التجارة الدولية من جهة، وحماية المنتجات المحلية من جهة أخرى وذلك لخلق المناخ الملائم لنمو الاقتصاد العالمي.

وقد اتسعت دائرة الدول المنضمة إلى الاتفاقية حتى بلغ عدد الدول التي حصلت على عضوية كاملة أو مؤقتة نحو ١٢٤ دولة ـ تمثل نحو ٩٥٪ من حجم التجارة الدولية. وقد انضمت مصر إلى هذه الاتفاقية عام ١٩٧٠.

وتنتهج الجات المفاوضات التجارية كسبيل لتحرير التجارة الدولية،ونتيجة لذلك انعقد في إطار مؤتمرات الجات ثماني جولات من المفاوضات منذ ١٩٤٧ حتى الآن هي:

١- جولة جنيف عام ١٩٤٧ .
٢- جولة أنسي عام ١٩٤٩ .
٣- جولة توركواى خلال الفترة من ١٩٥٠ حتى ١٩٥١ .

٤- جولة جنيف في الفترة ١٩٥٢ حتى ١٩٥٦ .

٥- جولة ديلون المنعقدة خلال الفترة من ١٩٥٩ حتى ١٩٦٢ .

٦- جولة كيندى المنعقدة خلال الفترة من ١٩٦٣ حتى ١٩٦٧ .

٧- جولة طوكيو المنعقدة خلال الفترة من ١٩٧١ حتى١٩٧٤ .

٨- جولة أورجواي خلال الفترة من ١٩٨٦ حتى ١٩٩٣ .

وقد تركزت المفاوضات في الخمس جولات الأولى على ازاله القيود الجمركية بينما اهتمت الجولات التالية بالتخلص من الحواجز غيرالجمركية ، كما استهدفت الجولة الاخيره بالاضافه إلى ذلك تحرير تجاره الخدمات .

وفى الواقع إن الولايات المتحدة رتبت لتلك الجولة نتيجة للمخاطر التي تهدد اقتصادها،و المتمثلة في زيادة حده المنافسة من اليابان وألمانيا ودول جنوب شرق آسيا، في الوقت الذي تتراجع فيه قدرتها التنافسية في الأسواق الدولية سواء في الزراعة أو الصناعة، بالاضافه إلى عدم تمكنها من تحقيق مكاسب تلائم تفوقها في مجالات الحاسبات الآلية و الاتصالات ، فجاءت هذه الجولة لتهيئ المناخ لفتح الأسواق العالمية في مجال الخدمات( البنوك والتأمين و الاستشارات و الخدمات المهنية و الاتصالات و النقل ...الخ ) ونجحت في ضم قطاع الخدمات وحقوق الملكية الفكرية و الاستثمارات إلى الاتفاقية .

وقد انتهت تلك الجولة بالتوقيع على ٢٨ اتفاقيه دوليه في الفترة من ١٢-١٥ أبريل ١٩٩٤ في مراكش بعد سبع سنوات من المفاوضات . ودخلت حيز التطبيق في يناير ١٩٩٥ ،وبمقتضى ذلك بزغ نجم منظمه دوليه جديده هي "منظمه التجارة العالمية " والتي وأدتها الولايات المتحدة حينما تعارضت مع مصلحتها، وجاء مخاضها عندما توقعت إن تحقق أهدافها.

وبهذا تكمل تلك المنظمة مع صندوق النقد والبنك الدولين مثلث قياده الاقتصاد العالمي في المجالات النقدية و التمويليه و التجارة الدولية . وهذا الوضع يجسد سيطرة الدول المتقدمة على الاقتصاد العالمي .

ويتبارى المبشرون فى تعداد المزايا التي ستعود على البشرية من نتائج جولة أورجواي والتي أنتجت منظمة التجارة الدولية، تحرير تجارة الخدمات، حقوق الملكية الفكرية وبراءات الاختراع.إذ يتوقعون زيادة حجم التجارة الدولية بنحو ١٠٪فى عام ٢٠٠٢.

إلا انه يمكن القول أن الزيادة فى حجم التجارة الدولية لن تكون بنفس نسبة فى جميـــع الدول، أو حتى إذا زاد حجم التجارة بنفس النسبة فى جميع الدول،فان البون سيكون واسعا بلغـة الأرقام المطلقة.وتزداد الهوة فى مجال تجارة الخدمات، وخاصة وان هذه الـــدورة ألغـــت المعاملـــة التمييزية للدول المتخلفة التي كانت تتمتع بها فيما سبق.

كما أن المؤيدين للدورة الأخيرة من الاتفاقية، يرون أن مزاياها تتبلور فى الاتفاق علـــى أحكام ملزمة لتسوية المنازعات،كما سمحت الاتفاقية للدول باختيار مجالات الخدمات التي تستطيع المنافسة فيها.فضلا عن إنشاء لجنة للزراعة مهمتها متابعة تنفيـــذ الالتزامـــات الدوليـــة المتعلقـــة بالتعويضات وتعويض الدول المتضررة من الاتفاقية بالمعونات الغذائية أو القروض الميسرة.

أما المعارضون لها فيستندون إلى ارتفاع أسعار السلع الغذائية المستوردة، وزيادة الهوة بين دخول الدول الغنية والدول الفقيرة،حيث أن مكاسب الدول الغنية عام ٢٠٠٢ ســـتكون نحـــو ٢١٥ مليار دولار سنويا بينما تقدر خسائر الدول الأفريقية بنحو ٢,٦ مليار دولار سنويا.

كما وان حرية التجارة فى نظر الدول الرأسمالية ليست عقائدية،فهي تنادى وتتمسك بهـا طالما تحقق مصالحها.أما إذا كان الأمر غير ذلك، فإنها تضرب بتلك الحرية عرض الحائط وخير دليل على ذلك القيود غير الجمركية التي وضعتها الدول الكبرى لحماية صناعاتها التي تتعرض للمنافسـة بشكل يعطل سريان التخفيضات الجمركية التي حققتها الجات عبر جولاتها السبع الســـابقة.بـــل والأغرب من ذلك أن هذه القيود وضعتها الدول الكبرى استنادا على قواعد الجات ذاتها.وفى هذا ما يشكك فى مصداقية الدول الكبرى فى تطبيق الاتفاقية الأخيرة فى حالة تعارضها مع مصالحها من جهة ،ومن جهة أخري فان حرية التجارة من المفروض أنها تقوم على المنافسة،فأين المنافسة فى عـالم يسود فيه الاحتكار وكيف تتم المنافسة بين دول متقدمة وأخرى متخلفة مع التسليم بوجود فوارق ضخمة بينهم سواء كانت تكنولوجية ومالية وتنظيمية وسياسية.

على أي الأحوال، فان الأمر لا يتعلق ببحث جدوى الانضمام إلى الاتفاقية من عدمه،بـل أن الاختلاف فى الآراء يتطلب دراسة آثار الاتفاقية على الإنتاج وانعكاسات ذلك علـــى قطـــاع النقل البحري.

ويرجع سبب اختيار هذا القطاع لإجراء الدراسة عليه لما له من آثار تشابكية مع كافة قطاعات الاقتصاد القومي.إذ أن له دور فعال فى جميع مراحل تداول السلع بدءا من المادة الخام وانتهاء بمرحلة التوزيع.وان هذا القطاع يمارس آثارا هامة سواء على المستوى الوحدى أو القومي.

فعلى المستوى الوحدى يؤثر فى اختيار موقع المشروع وتحديد نطاق السوق،بالإضافة إلى أن كفاءة عنصر النقل تزيد من درجة المنافسة مما يؤدى إلى تخفيض الأسعار وزيادة الرفاهية،فضلا عن أن تكلفة النقل تلعب دورا حمائيا للإنتاج المحلى.

أما عن دور النقل البحري على المستوى القومي فيتمثل فى أثره على التنمية الاقتصادية لما له من قدرة كبيرة على زيادة تيار الدخل القومي ومنع تسربه إلى الخارج.كما انه يتميز بارتفاع القيمة المضافة مما يؤدى إلى التوسع فى الاستثمار،بالإضافة إلى انه من الممكن أن يلعب دورا هاما فى رأب عجز ميزان المدفوعات.بل أن البعض يرى انه يمكن أن يكون قطاعا قائدا للتنمية الاقتصادية على نحو ما تم فى تجربة سنغافورة وهونج كونج،كما أن الثورة التكنولوجية فى النقل والاتصالات كانت سببا مكن من تحقيق الإنتاج الكبير وعولمة الإنتاج.



## ٢ – فروض البحث:

وقد بنى الباحث تحليله على الفرضين الآتيين:

الفرض الأول:سيؤدى تحرير خدمات النقل البحري إلى آثار سلبية على قطاع النقل البحري فى مصر وسائر البلدان المتخلفة.

الفرض الثاني:سيكون تأثير تحرير التجارة الدولية فى السلع على قطاع النقل البحري المصري محدودا،وذلك تأسيسا على أن تحريرها سيكون له بعض الآثار الإيجابية، والأخرى سلبية، وبالتالى ستكون المحصلة النهائية هي مجموع الآثار الإيجابية والسلبية.

## ٣ – الهدف من البحث:

يتحدد الهدف من هذا البحث فى تحليل الآثار الاقتصادية الناجمة عن اتفاقية الجات (دورة أورجواي ١٩٩٤)على قطاع النقل البحري فى الدول المتخلفة مع الإشارة إلى مصر ويمكن رصد هذا الأثر من زاويتين أساسيتين:

الأولى: (الآثار المباشرة)

الآثار الناتجة عن تحرير تجارة الخدمات بصفة عامة وتحرير قطاع النقل البحري بصفة خاصة

الثانية : (الآثار غير المباشرة)

الآثار الناتجة عن تحرير التجارة المنظورة والمتمثلة فى زيادة حجم التبادل الدولي، وذلك باعتبار أن الطلب على خدمات النقل البحري طلب مشتقا من الطلب على التجارة الخارجية.ويتطلب ذلك دراسة اثر الاتفاقية على الإنتاج السلعي.

ولاشك أن هذه الآثار تنعكس على كافة جنبات قطاع النقل البحري من حجم نقليات مع ما يتطلبه ذلك من تغير فى حجم وحدات الأساطيل الوطنية(مملوكة ومستأجرة)،وكذا التغير فى الخدمات المعاونة والمتمثلة فى محطات الحاويات وتوكيلات ملاحية وشحن وتفريغ وانشطة وربط البضائع . . . .الخ.وكذا تسهيلات فى الموانئ وقناة السويس.

## ٤ - منهج البحث:

يمكن التمييز بين منهجين بديلين:

الأول : وصفى والآخر: تحليلي وهو يفضل الأول.

كما يمكن التفرقة بين أسلوبين فى التحليل:

أسلوب التحليل اللفظي وأسلوب التحليل الرياضي ولكل منهما موضع للتميز عن الآخر.وسيتبع فى هذا البحث المنهج التحليلي لكونه ابرع من المنهج الوصفي واستخدام كل من التحليل اللفظي وكذا التحليل الرياضي كل فى موضع تميزه عن الآخر.

وتحقيقا لهدف البحث،باستخدام المنهج المشار إليه،وفى ضوء الفروض التى يستند إليها،فان الدراسة تنقسم إلى ثلاثة أبواب رئيسية،ويعقبها فصل ختامي يتضمن نتائج البحث وتوصياته.

الباب الأول : ويعرض البيئة الاقتصادية التي مهدت السبيل لانعقاد ونجاح جولة أورجواي،وبالتالى فهو يتكون من فصلين:

الأول: يعرض الاتجاهات الحديثة فى الاقتصاد الدولي المعاصر والتي تتمثل فى العولمة،والشركات متعدية الجنسية والثورة التكنولوجية،وظهور نمط جديد للتقسيم الدولى للعمل.

أما الفصل الثاني: فيعرض الاتجاهات الحديثة فى النقل البحري المعاصر والتي تتمثل فى الاتجاه المتزايد نحو تحويه البضائع المنقولة بحرا،والنزعة إلى التركز والاحتكار فى ملكية الأسطول العالمي سواء على مستوى الدول أو على مستوى الشركات،وما ترتب على ذلك من الاستفادة

من وفورات الحجم فى النقل البحري،بالإضافة إلى عرض الاتجاهات الحديثة فى الموانى والتى تتمثل فى التطورات فى وظائفها.والاتجاه صوب خوصصتها.

الباب الثاني: فيتناول الاتفاقية العامة للتجارة للتعريفات والتجارة من مختلف جوانبها فى ثلاث فصول: خصص الأول منها لعرض الخلفية التاريخية لنشأة الجات ،وكيف أن نشأتها وأهدافها ومبادئها وجولاتها تعكس أنها مجرد إطار لتحقيق مصالح الدول المتقدمة.

بينما افرد الفصل الثاني لاستعراض اتفاقيات تحرير التجارة الدولية فى السلع فى إطار جولة اورجواى،فعرض لتحرير التجارة الدولية فى السلع الزراعية،وأيضا فى السلع المصنعة ولاتفاق الألياف والمنسوجات،وكذا الإجراءات المنظمة للتجارة الدولية فى السلع: كاتفاق الوقاية،واتفاق مكافحة الإغراق،والدعم،بالإضافة إلى عرض الإجراءات المصاحبة للتجارة الدولية فى السلع:كاتفاقية القيود الفنية للتجارة،اتفاقية التقييم الجمركي،اتفاقية تراخيص الاستيراد،وقواعد المنشأ،والفحص قبل الشحن فضلا عن الاتفاقيات المكملة للاتجار فى السلع كاتفاقية تدابير الاستثمار المتعلقة بالتجارة،اتفاقية التجارة المتعلقة بحقوق الملكية الفكرية.

فى حين أن الفصل الثالث قد افرد لمناقشة الجوانب المختلفة لتحرير التجارة الدولية فى الخدمات،فى إطار جولة اورجواى،حيث ناقش دور الولايات المتحدة فى تحرير التجارة الدولية فى الخدمات،ثم استعرض الاتفاقية العامة للتجارة فى الخدمات،وانتهى بمناقشة مفاوضات تحرير خدمات النقل البحرى.

الباب الثالث: فقد خصص لتبيان الآثار الاقتصادية لاتفاقية الجات على قطاع النقل البحري وذلك فى فصلين. أولهما: ركز على الآثار المباشرة لتحرير خدمات النقل البحرى حيث حلل الموقف الراهن لقطاع النقل البحري من التحرير،وكذا جداول الالتزامات المحددة المقدمة من الأعضاء لتحرير خدمات النقل البحري،وختم بتحليل الآثار الاقتصادية للاتفاقية العامة لتجارة الخدمات على قطاع النقل البحري.

الفصل الثاني:فقد اختص بتحليل الآثار غير المباشرة لاتفاقية الجات على قطاع النقل البحري والناجمة عن تحرير التجارة الدولية فى السلع،وذلك من خلال تقييم تقديرات آثار اتفاقية الجات على التجارة الدولية فى السلع،ثم عرض لآثار تحرير التجارة الدولية فى السلع على كمية الصادرات والواردات المصرية،ثم انتهى بتحليل اثر تحرير التجارة الدولية فى السلع على الخدمات المعاونة والموانئ وقناة السويس.

الخاتمة : وتشمل نتائج البحث وتوصياته.

فهرس الموضوعات

## تابع فهرس الموضوعات

# قائمة الجداول

# تابع : قائمة الجداول

## تابع : قائمة الجداول

# الباب الأول

# الاتجاهات الحديثة فى الاقتصاد العالمي والنقل البحري

يموج الاقتصاد الدولي المعاصر بالعديد من التطورات السريعة والمتلاحقة ،ولعل من أهم هذه التطورات الاتجاه نحو عولمة الإنتاج والتسويق وأسواق رأس المال من جهة،وتناقض هذا التطور مع ظاهرة التكتلات الاقتصادية من جهة أخري .

ويمكن القول أن العولمة هي نتاج للدور المتصاعد الذي تضطلع به الشركات متعدية الجنسية– متوسلة بمنجزات الثورة التكنولوجية التي تقوم بتمويلها ـ – التي نجحت فى تحقيق العولمة على نحو أضحى يهدد بزوال الدولة القومية ، وذلك باتباعها نمط جديد للتقسيم الدولي للعمل،يمكنها من فرض هيمنتها على الإنتاج والتسويق و أسواق رأس المال .وقد أفضى سيادة هذا النمط من أنماط التقسيم إلى التخلي عن نظرية المزايا النسبية ،التي كان يستند إليها التقسيم الدولي التقليدي للعمل ـ لتحل محلها نظرية الميزة التنافسية لتبرر النمط الجديد للتقسيم الدولي للعمل .

ولاشك أن هذه التطورات فى الاقتصاد الدولي المعاصر،كان لها صداها فى النقل البحري العالمي،بل انه يمكن القول،أن التطورات فى النقل البحري العالمي لعبت دورا كبيرا فى التطورات الحديثة فى الاقتصاد الدولي،حيث انه من المعلوم أن كل منهما يؤثر فى ، ويتأثر بالآخر.

ويهدف هذا الباب إلى استجلاء الاتجاهات الحديثة فى كل من الاقتصاد الدولي والنقل البحري العالمي وسنعرض لذلك فى فصلين :

الفصل الأول : الاتجاهات الحديثة فى الاقتصاد الدولي المعاصر .

الفصل الثاني : الاتجاهات الحديثة فى النقل البحري العالمي .

# الفصل الأول

## الاتجاهات الحديثة فى الاقتصاد الدولي المعاصر

ظهرت تحولات عديدة فى الاقتصاد العالمي،تبشر بميلاد عالم جديد،ويتمثل التحول الرئيسي فى الاتجاه نحو عولمة الإنتاج و أسواق المنتجات ورأس المال،بحيث أضحى العالم قرية كونية صغيرة . والحقيقة أن هذا التحول كان وليدا لتزاوج عاملين هامين هما :

تزايد نشاط الشركات متعدية الجنسية من جهة،والثورة التكنولوجية من جهة أخري ، هذا بالإضافة لما بين تلك الشركات والثورة التكنولوجية من علاقة دائرية،إذ أن تطور هذه الشركات يعتبر سببا ونتيجة للثورة التكنولوجية،وكذلك فان تقدم الثورة التكنولوجية أيضا يعد سببا ونتيجة لنمو تلك الشركات .

والحقيقة أن تلك الشركات قامت بعولمة الإنتاج و أسواق المنتجات ورأس المال،بعد أن مالت الأرباح إلى الانخفاض تحت تأثير الأزمة الاقتصادية العالمية ،وكانت وسيلتها فى ذلك استحداث نمط جديد للتقسيم الدولي للعمل يقوم على تفكيك العملية الإنتاجية وتقسيمها بين عدة دول،ثم القيام بعمليات تكامل أفقي ورأسي بهدف تقليل التكاليف وتعظيم الربحية.

ويهدف هذا الفصل إلى بيان أهم الاتجاهات الحديثة فى الاقتصاد الدولي المعاصر، وذلك من خلال مباحث ثلاث:

*المبحث الأول*: يناقش العولمة وتناقضها مع التكتلات الاقتصادية.

*المبحث الثاني*: ويعرض لدور الشركات متعدية الجنسية والثورة التكنولوجية فى تنفيذ العولمة .

*المبحث الثالث*: يركز على عرض نمطي التقسيم الدولي للعمل والنظريات المساندة لكل نمط .

# المبحث الأول

## العولمة Globalization [1]

تعد العولمة إحدى الاتجاهات الحديثة في الاقتصاد العالمي المعاصر،وهي نتاج للشـــركات متعديـــة الجنسية والثورة التكنولوجية.ويهدف هذا المبحث إلى تحديد مفهوم العولمـــة ، وبيـــان أسـبابها، ومظاهرها، وآثارها الاقتصادية،وتناقضها مع التكتلات الاقتصادية.

### أولا : مفهومها :

توجد عدة محاولات لتعريفها، فهناك من يرى بأنها ظاهرة سياسية،بينما يذهب البعض إلى إنها ظاهرة اجتماعية،في حين يركز البعض الآخر على كونها ظاهرة اقتصادية،والحقيقة أنها ظـــاهرة تستند إلى أسس اقتصادية، وتمتد آثارها لتشمل الجوانب السياسية والاجتماعية. وسنعرض هنـــا لأهم تعريفات العولمة كظاهرة اقتصادية،بغية التوصل إلى مفهومها.

---

[1] أول من استخدم هذا المصطلح هو عالم الاجتماع الكندي مارشال لوهان، عندما صاغ في نهاية الستينات مفـــهوم "القرية الكونية "انظر:محمود حيدر، مفهوم السيادة بعد الحرب الباردة : الدولة المعولمة، مجلة معلومات دولية ، (العدد الثامن والخمسون ٥٨،خريف ١٩٩٨،ص ٤٨.

وقد ذهب الباحثون العرب في ترجمة هذا المصطلح مذاهب شتى، فمنهم من أطلق عليها "التدويل"، بينما ترجمـــها آخرون "دولنه"، ولكن هذان المصطلحان مشتقان من دولي International وهذه الظاهرة متعدية للقوميات ولا تعترف بها،وتقوم على الحد من سلطة الدولة. كما استخدم آخرون الكونية أو الكونتة،ولكن نعتقـد أن الكونيـــة أوسع من الظاهرة المراد وصفها،وعلى ذلك يتجه البعض إلى ترجمتها الكوكبة أو الكوكبية، بينما شـــاعت ترجمـــة أخري وهي العولمة،ويعتبر د.سمير أمين هو أول من استخدم هذا التعبير،وقد سار على نهجه معظم الباحثين العـــرب مما أدى إلى شيوع استخدامها،والعولمة من العالم،ومشتقة من فعل عولم وعلى وزن فوعل،وهو وزن نادر في اللغـــة العربية،ولا يجوز استخدامه قياسا ومثلها في ذلك مثل كوكبة.كمـــا أن صفـــة العالميـــة ليســـت وصفـــا دقيقـــا للظاهرة،حيث أن العالمية صفة لصيقة بالاقتصاد منذ الكشوف الجغرافية،بل أنها سمة من سمات الاقتصاد الرأسمـــالي الذي يقوم على عالمية التبادل.أما تلك الظاهرة فتذهب إلى ابعد من ذلك، حيث تعتبر العالم كلـــه هـــو الوحـــدة الأساسية للاقتصاد، التي يتم في إطارها التبادل والإنتاج و إعادة الإنتاج و أسواق رأس المال.وقد عمد البـاحث إلى استخدام مصطلح العولمة، تأسيسا على أن خطأ شائع خير من صواب مهجور.

يسود في الأدبيات الغربية تعريف العولمة بأنها "العملية التي يتم من خلالها اتصال البشر في أنحاء المعمورة بعضهم البعض، في كافة جوانب حياتهم الاقتصادية والثقافية والسياسية والاجتماعية والبيئية".

وهذا التعريف قاصر ومعيب، فأما كونه قاصر، فلأنه لا يبين مسببات الظاهرة ونتائجها، و أما كونه معيب، فلأن اتصال البشر بعضهم البعض في كافة جوانب حياتهم، قد تحقق منذ أمد بعيد قبل ظاهرة العولمة، كما أن العولمة لا يترتب عليها مجرد اتصال، وإنما تغيير في الهياكل الاقتصادية والسياسية والثقافية والاجتماعية.

ويعرفها أحد خبراء صندوق النقد الدولي بأنها "تكامل اقتصاديات العالم من خلال التجارة و التدفقات المالية، وتبادل المعلومات، والتكنولوجيا، وحركة البشر"[١]. وفيما يبدو كأنه استدراك، يرى أحد خبراء البنك الدولي أن "العولمة تعني تنامي الاندماج في السوق العالمي للسلع والخدمات"[٢] والحقيقة أن التعريفين يعرضا نتائج ومظاهر العولمة دون أن يحددا مضمونها.

ويتجه تعريف الأمم المتحدة للمصطلح إلى الجمع بين وصف الظاهرة وتحديد مبادئها. أما وصفها فيتمثل في كونها "تعبر عن اتساع وعمق التدفقات الدولية في مجالات التجارة والمعلومات. في سوق عالمية وحيدة متكاملة"، أما المبادئ "فهي تحرير الأسواق الوطنية والعالمية انطلاقا من الاعتقاد القائل بأن التدفقات الحرة للتجارة والمال ستكون لها افضل مردود على النمو ورفاهية البشر"[٣]. ولا غبار على الجزء الأول من التعريف سوى انه تجاهل الإنتاج، ولكن يساورنا شكوك في أنها تقوم على أساس تحرير الأسواق الوطنية والعالمية، ذلك أن نحو (٧٠٪ – ٧٥٪) من التجارة العالمية يتم بين الشركات متعدية الجنسية[٤]، كما أن اتفاقية الجات التي تستهدف تحرير التجارة العالمية ــ قبل جولة أوروجواي ــ كانت لا تسرى إلا على نحو لا يجاوز ٤٠٪ من التجارة العالمية،

---

١ Alassane D.Quattara, The challenges of Globalization for Africa, IMF, May,1997, available on the wibe site www.inf.org 1.

[٢] ضيا قريش، "العولمة : فرص جديدة وتحديات صعبة"، التمويل والتنمية، مارس ١٩٩٦، الطبعة العربية، ص ٣٠ – ٣١.

[٣] برنامج الأمم المتحدة الإنمائي، "العولمة أمم فقيرة وقوم فقراء" ، مجلة الاجتهاد ، ( العدد الثامن والثلاثون، شتاء ١٩٩٣)، ص ٦٥.

[٤] مأخوذ من سكرتارية الاونكتاد نقلا عن: د.إسماعيل صبري عبد الله، محاضرة ألقاها في ندوة الآثار الاقتصادية للعولمة في العالم الثالث وأوربا الغربية، التي نظمها معهد جوته والمركز الثقافي الأسباني ورابطة خريجي المعاهد الألمانية، منشورة في ممدوح الحبشي(محرر)، يا رأسمالي كل البلاد اتحدوا، (بدون ناشر، ١٩٩٩)، ص ٦٢و٧٤.

كما أن السلوك الفعلي للدول الصناعية المتقدمة ينم عن عدم التمسك بالتحرير سواء من خلال القيود الاحتكارية للاستيراد، أو ما يعرف بالسياسات الحمائيه الجديدة.كما أن تلك الدول وضعت ـ في الاتفاقية التي تم التوصل إليها في جولة أورجواي ـ العديد من القواعد المرنة التي تتيح لها التنصل من الالتزامات التي قد تضر مصالحها، أو حتى قد لا تتوافق مع مصالحها، على النحو الذي سنعرضه تفصيلا في الباب الثاني.

ويذهب البعض إلى تعريفها بأنها" البروز المتعاظم لدور العلاقات الاقتصادية الدولية بالمقارنة بالنشاط الاقتصادي المحلى، وهو الدور الذي قادته الشركات متعدية الجنسية،وبالتالي يمكن الحديث عن مستوى اقتصادي عالمي،متميز بآلياته ومشكلاته وآفاق تطوره عن المستويات المحلية، وهو ترجمة لعالم يتميز بتقسيم دولي متزايد للعمل،أي انه اقتصاد كوني آخذ في التكون ...."[1]
وفى نفس السياق نذكر التعريف التالي:
" هو نظام رأسمالي معاصر يتخطى القوميات،حيث أصبحت الرأسمالية الاحتكارية تنظم عملية الإنتاج على المستوى الدولي بدلا من المستوى القومي،وبما يعنيه ذلك من تحقيق أقصى ربحية على مستوى المشروع الاحتكاري في مجموع وحداته المنتشرة عالميا"[2].

وهذان التعريفان الأخيران يعتبران من أدق التعاريف لهذه الظاهرة. وان كنا نرى انه يمكن القول أن العولمة هي مرحلة تطور إليها النظام الرأسمالي المعاصر، وترتكز على منجزات الموجة الثالثة من الثورة الصناعية بجوانبها التكنولوجية والمعلوماتية، وتنفذها الشركات متعدية الجنسية،التي تقوم بتنظيم الإنتاج وإعادة الإنتاج من خلال تقسيم دولى جديد للعمل، بطريقة تؤدى إلى تكامل عملية الإنتاج و أسواق المنتجات السلعية والخدمية وأسواق رأس المال في كافة أرجاء المعمورة، بهدف تعظيم أرباحها،وبما يضمن هيمنتها على النشاط الاقتصادي،مع ما يتضمنه ذلك من زيادة البعد الدولي للرأسمالية وتجاوزها نطاق الدولة القومية،واجتياحها النظم الاقتصادية والاجتماعية والسياسية والثقافية القائمة.

وعلى ذلك فان المتأمل للظاهرة محل الدراسة يستطيع أن يتبين ما يلي:

---

[1] د.رمزي زكي،ظاهرة التدويل فى الاقتصاد العالمي وآثارها على البلدان النامية،(الكويت:المعهد العربي للتخطيط،١٩٩٣)،ص ١١.

[2] د. فؤاد مرسي، الرأسمالية تجدد نفسها، (الكويت: عالم المعرفة ،١٩٩٠)،العدد رقم ١٤٧،ص ١١٣.

– أن هذه الظاهرة تمثل مرحلة تطورية للنظام الرأسمالي المعاصر،وقد طرأت على السطح منذ السبعينات، ويختلط الأمر على البعض ويرى أن العولمة نشأت مع بداية الثورة الصناعية،بل أن البعض يرجعها إلى المرحلة الميركنتالية[1]. والواقع أن العالمية صفة لصيقة بالرأسمالية منذ بدايتها الأولى، إلا أن النشاط الاقتصادي الدولي لم يكن هو السمة الجوهرية في آليات حركة النظام على النحو الذي آل إليه الوضع الآن، والحقيقة أن القائلين بهذا الرأي لا يفرقون بين العالمية والعولمة.فالعالمية تقوم على عالمية المبادلة في إطار النظام الرأسمالي العالمي مع الإبقاء على الهياكل الاجتماعية والثقافية دون تغيير. أما العولمة فهي تتضمن علمية الإنتاج و إعادة الإنتاج والمبادلة أي إنها" تكامل الأسواق بكل أبعادها ، أسواق المنتجات ورأس المال والعمل[2]"، وقانون العولمة يتجلى في نطاق عولمة أسواق المنتجات ورأس المال، بينما يظل سوق العمل في حالة تجزئة وانقسام وذلك للاستفادة من مزايا انخفاض الأجور.

وبصفة عامة يكاد يكون هناك اتفاق على أن هذه الظاهرة أخذت في التعاظم خلال العقود الثلاثة الأخيرة. ألا أن بذورها غرست في أعقاب الحرب العالمية الثانية خلال الفترة من (١٩٤٥ – ١٩٧٠ ) حيث تمثل هذه الفترة العقد الذهبي لنمو الرأسمالية العالمية، لكونها اعتمدت فى نموها على:

أ – محليا : على آليات الكينزية والتدخل الحكومي، وهو ما يفسر استمرار النمو في الاقتصاد الأمريكي، واكتمال إنجازات أوربا الغربية واليابان في ظل الاستقرار الاقتصادي.

ب – عالميا: اعتمدت على آليات صندوق النقد الدولي والبنك الدولي ومجموعته، واتفاقية الجات، التى مكنت من زيادة معدلات نمو التجارة الدولية وبالتالي تزايد العولمة[3].

---

[1] سيد ياسين،فى مفهوم العولمة،منشورة فى: أسامة أمين الخولى(محرر)، العرب والعولمة :بحوث ومناقشات الندوة الفكرية التي نظمها مركز دراسات الوحدة العربية،(بيروت : مركز دراسات الوحدة العربية)،١٩٩٦،ص ٣٠ – ٣١.

[2] د. سمير أمين ، الرأسمالية، الإمبريالية ، العولمة ، محاضرة ألقيت فى ندوة الآثار الاقتصادية للعولمة فى العالم الثالث وأوروبا الغربيةالتي نظمها معهد جوته والمركز الثقافي الأسباني ورابطة خريجي المعاهد الألمانية، منشورة فى ممدوح الحبشي(محرر)، مرجع سبق ذكره،ص ٩٤.

[3] (ويلاحظ انه من بداية السبعينات بدأ الانقلاب على التدخل الحكومي،وبدأ التوجه إلى الليبرالية المطلقة،كما انهار نظام بريتون وودز،وانتهى ثبات أسعار الصرف،وبدأت فوضى السيولة العالمية، وتصاعدت النزعة الحمائيه،وما ترتب على ذلك من أزمات للنظام الرأسمالي التي يرى البعض انه يصعب التحدث عن اقتصاد كوني فى

بمعنى آخر أن الآليات الاقتصادية التي اتبعتها الرأسمالية في فترة ما بعد الحرب العالمية الثانية وحتى بداية السبعينات مهدت الطريق لظهور العولمة وذلك بالنظر إلى أن استمرار النمو في الدول الصناعية المتقدمة تطلب ضرورة البحث والاعتماد على الأسواق الخارجية،وكذا ضرورة الاعتماد على التجارة الخارجية لتصريف الفائض من جهة ،والحصول على احتياجاها من المواد الخام والوسيطة اللازمة لاستمرار الإنتاج من جهة أخرى، ونتيجة لتركز التصنيع في هذه الدول ارتفعت معدلات الأجور فيها، الأمر الذي أدى إلى ميل معدلات الإنتاج إلى الانخفاض ، وبالتالي بدأت حركة تصدير رؤوس الأموال في التزايد ، وزادت درجة تكامل الأنشطة الاقتصادية على المستوى العالمي بشكل يفوق درجة تكاملها على المستوى المحلي.

## *ثانيا : أسبابها :*

يرى البعض أن التكنولوجيا هي السبب الرئيسي للعولمة ،بينما يرى البعض الآخر،أن الشركات متعدية الجنسية ، باعتبارها ممولا للتكنولوجيا ــ وليست التكنولوجيا في حد ذاتها ــ هي السبب المباشر للعولمة ، بينما يتجه البعض الآخر إلى قصر أسباب العولمة على مجرد السياسات التي اتبعتها الرأسمالية للخروج من أزمتها المعاصرة. والحقيقة أن هذه العوامل مجتمعة هي أسباب العولمة.

### ١ – الثورة التكنولوجية :

تعتبر الثورة التكنولوجية بما تتضمنه من ثورة المعلوماتية والاتصالات،ليست مجرد سبب من أسباب العولمة،وإنما هي شرط ضروري لها[1].فكما كان اكتشاف البخار ــ الذي فجر الثورة الصناعية الأولى ــ سببا مباشرا لنشأة أسلوب الإنتاج الرأسمالي،فان الموجة الثالثة من الثورة الصناعية ــ المرتكزة على دعائم المعلوماتية والتكنولوجية الحيوية و إحلال المواد وتطبيقاتها المختلفة

---

=وجودها،ويرون إن هذه الأزمات تستعصي على الحل حتى الآن )انظر في ذلك: د.رمزي زكي، مرجع سبق ذكره،ص ١٢.

1 UN Transnational Corporation & Management Division World Investment Report 1992,(New York : U.N.Puplications,1992)P.15 .

ـ سببا في نشأة ظاهرة العولمة،وذلك من خلال ممارسة تأثيرها على أنماط الإنتاج والاستهلاك والاستثمار،حيث أن الإنتاج الصناعي الضخم يتطلب اقتصاديات طويلة المدى وهياكل صناعية تناسبه من حيث الضخامة،وان نمو المنافسة تحول من الريادة المطلقة إلى منافسة في العملية التكنولوجية،بما يتضمنه ذلك من تطوير أنظمة الإنتاج والمخازن والتسويق،كما لم تعد الصناعات الديناميكية (كالإليكترونيات) محكومة بالموارد الطبيعية،بالإضافة إلى ثورة المعلومات والاتصالات والثورة في النقل وما أدت إليه من توسيع لنطاق السوق وتطبيق مفهوم التفكك الرأسي فضلا عن قصر دورة حياة المنتج[١]قد امتد أثرها إلى التقسيم الدولي للعمل والعلاقات والقيم البشرية والعلاقات الدولية[٢]،على النحو الذي سنفصله في المبحثين التاليين.

٢ – الشركات متعدية الجنسية:

إذا كانت العولمة ظاهرة تتجاوز الحدود القومية،وبالتالي فهي تحتاج لأداة لتمكنها من تجاوز تلك الحدود القومية،وهذه الأداة تتمثل في الشركات متعدية الجنسية، التي تعتبر وبحق المنظم المركزي للأنشطة الاقتصادية في اقتصاد عالمي يتزايد تكاملا.

وهذه الشركات تسيطر على عمليات الإنتاج والتسويق من خلال إعادتها للتقسيم الدولي للعمل، كما تتحكم في معظم عمليات التصدير والاستيراد على النطاق العالمي ،بالإضافة إلى تحكمها في إنتاج التكنولوجيا ونقلها، فهي تمول البحث والتطوير في المجالات التي تعنيها، وتحدد شروط نقلها للدول ،مما أدى إلى اعتقاد البعض في أن السبب في العولمة لا يكمن في التكنولوجيا وإنما في مصادر تمويلها والتي تتمثل في الدولة والشركات متعدية الجنسية،وذلك تأسيسا على أن تلك الشركات كانت تشترى الاختراعات الحديثة بهدف منع تطبيقها،أما الآن أصبحت تمول البحوث التكنولوجية بهدف زيادة قدرتها التنافسية[٣].

ويلاحظ أن العلاقة بين الثورة العلمية والتكنولوجية من جهة،والشركات متعدية الجنسية من جهة أخرى،علاقة وطيدة ودائرية،حيث أن هذه الشركات هي التي تمول البحوث

---

[١] د. هبة حندوسة،محاضرة ألقيت فى ندوة الآثار الاقتصادية للعولمة فى العالم الثالث وأوروبا الغربية،منشور فى ممدوح الحبشي (محرر) ، مرجع سبق ذكره،ص ١٥٥ – ١٥٧.

[٢] د.كامل عمران،ملاحظات أولية فى العولمة،مجلة معلومات دولية،مرجع سبق ذكره،ص ٢٩.

[٣] د. إسماعيل صبري عبد الله ، الكوكبة ، المدير العربي ، يناير ١٩٩٦ ،ص ١٨

العلمية،ونتاج هذه البحوث يؤدى إلى تطوير ونمو هذه الشركات مما يسمح بزيادة الفائض الذي يمكن تلك الشركات من زيادة الإنفاق على البحوث والتطوير،وبالتالي زيادة نمو هذه الشركات كنتيجة لهذه البحوث وهكذا.

## ٣ – السياسات المطروحة لمعالجة الأزمة الراهنة للنظام الرأسمالي:

يعاني النظام الرأسمالي من ركود طويل الأجل امتد عبر الثلاث عقود الأخيرة ، كنتيجة لزيادة الادخار عن الاستثمار على المستوى العالمي،حيث ترتب على تدهور معدلات الأرباح أن قلت الفرص الاستثمارية المربحة في مجالات الإنتاج العيني.ويتضح ذلك بجلاء من مقارنة رؤوس الأموال بفرص الاستثمار المتاحة والتي يمكن الاستدلال عليها من النمو الهائل للمعاملات المالية الدولية اليومية بحيث أصبحت تتجاوز حجم التجارة الدولية.

ولاشك أن استمرار هذا الركود يهدد بكساد كبير، يقضي على هذه الفوائض المالية، ويكون له أسوأ الآثار على رأس المال، ويوقف النمو،ذلك أن النمو يتحقق من خلال تراكم رأس المال،كنتيجة لعمليات الادخار والاستثمار،ومن ثم فان توقف النمو المترتب على تعثر عمليات التراكم،يؤدى إلى سلسلة من المشكلات:إذ ينخفض معدل تزايد الدخل،وتزيد الطاقات العاطلة،وينخفض الاستهلاك والاستثمار الإنتاجي، وبالتالي زيادة معدلات البطالة وانخفاض مستوى المعيشة.أي أن استمرار النمو يعتبر أمرا حيويا للنظام الرأسمالي[1].وقد جرت عدة محاولات لامتصاص الفائض،كان أهمها امتصاصه عن طريق الإنفاق العسكري،ولم يعد هذا الحل ناجعا،خصوصا بعض انفراط عقد المنظومة الاشتراكية، وثمة محاولة أخرى لامتصاص الفائض تمت عن طريق تصدير رأس المال، والدور المتزايد لقطاع الخدمات ولم تكن هذه المجالات كافية لاستيعاب الفائض[2]،ومن هنا استشرف حكماء الرأسمالية الحل من خلال السياسات المطروحة في إطار العولمة لتوفير فرص استثمارية لاستيعاب الفوائض ،ولعل أهم هذه السياسات ما يلي:

أ – تحرير قطاع التجارة الخارجية وتعويم سعر الصرف.

---

[1] د.رمزي زكي، التناقضات الحاكمة لمستقبل العولمة،مجلة الاجتهاد، (العدد الثامن والثلاثون،١٩٩٨)، ص ٥٦ – ٥٧.

[2] د.رمزي زكي، الليبرالية المتوحشة، ملاحظات حول التوجهات الجديدة للرأسمالية المعاصرة،( القاهرة:دار المستقبل العربي ، محرر ١٩٩٣)،ص ٦٣ – ٨٣.

ب – تحرير النظام المصرفي بهدف تمكين رؤوس الأموال من الدخول إلى والخروج من أي دولة بحرية.

ج – تحجيم الدور الاقتصادي للدولة لتبرير الحد من الأعباء الضريبية على رؤوس الأموال والدعوة إلى بيع مشروعات القطاع العام لتوفير فرص استثمارية تمتص الفوائض المالية من جهة،وتفكيك القاعدة الإنتاجية لتلك الدول، حتى يسهل دمجها في التقسيم الدولي الجديد للعمل من جهة أخرى.

ء – تشجيع الدول المتخلفة على تكوين احتياطات مالية ضخمة واستثمارها في الأسواق المالية الدولية.

هـ – إدارة أزمة الديون الخارجية للدول المتخلفة،بما يكفل استمرارها بلا حل،وضمان عدم توقف تلك الدول عن دفع الفوائد والأقساط المستحقة، باعتبار أن الإقراض منفذا يمتص جانب من الفوائض بعائد مرتفع.

وهذه السياسات يتولى تنفيذها في الدول الصناعية المتقدمة الحكومات اليمينية،أما في الدول المتخلفة تتولى برامج التثبيت الاقتصادي والتكيف الهيكلي مهمة إخضاع هذه الدول لمقتضيات تنفيذ العولمة.وعلى النطاق العالمي يتولى توأمي بريتون وودز ومنظمة التجارة العالمية مهمة تفعيل هذه السياسات. وبالتالي نجد أن التربة مهيأة لنمو العولمة .

## *ثالثا : مظاهر العولمة :*

تتمثل ابرز مظاهر العولمة في زيادة الصادرات وزيادة حركة رؤوس الأموال واندماج الأسواق العالمية، وذلك على النحو الذي نفصله فيما يلي:

**١ – زيادة الصادرات السلعية والخدمية**

خلال العقدين الأخيرين تضاعفت الصادرات العالمية كنسبة من الناتج العالمي مرتين تقريبا.كما يقدر الخبراء نسبة نمو التجارة العالمية خلال العشر سنوات القادمة بنحو ٦٪ سنويا،أي ضعف سرعة نمو الناتج المحلى العالمي[١].كما تزايد التعامل في الخدمات على النطاق الدولي، إذ زادت مساهمتها في التجارة الدولية من ١٥٪ إلى ٢٢٪.وقد تحققت هذه الزيادة في التصدير أساسا من البلدان الصناعية إذ تساهم بنحو ٦٠٪ من إجمالي الصادرات السلعية العالمية،في حين أن عدد

[١] ضيا قريشي،مرجع سبق ذكره، ص ٣٠ – ٣١.

سكانها يمثل خمس سكان العالم،بينما الدول النامية يقطنها نحو ثلاثة أرباع سكان العالم ولا يزيد إجمالي مساهمتها في الصادرات العالمية عن ١٥٪، كما لا تزيد مساهمتها في التجارة البينية عن ١٠٪ من إجمالي تجارتها،حيث تتركز صادراتها ووارداتها مع مجموعة الدول الصناعية المتقدمة .وهذا المؤشر يدل على ضعف الدور الذي تمارسه الدول المتخلفة في عملية العولمة .

ولا ينفي هذا ما يقرره خبراء البنك الدولي من أن مساهمة التجارة الخارجية (صادرات وواردات) في الناتج المحلي الإجمالي للبلدان النامية،زادت من ٣٢٪ في منتصف الثمانينات،إلى ٤٣٪ في منتصف التسعينات،ويتوقع أن تتجاوز ٥٠٪في العقد القادم.إلا انه ينبغي ألا يغرب عن البال أن هذا الارتفاع لا يتناقض مع تواضع نسبة المساهمة في الصادرات العالمية من جهة.كما أن نسبة الزيادة في التجارة الخارجية محسوبة كمتوسط، وهذا لا يكشف عن درجة التباين في هذا المتوسط،ففي حين نجد أن شرق آسيا زادت نسبة مساهمته في التجارة الدولية إلى الناتج المحلي الإجمالي،نجد أن أفريقيا جنوب الصحراء، انخفضت نسبة مساهمتها وفى انخفاض مستمر منذ عام٧٤ حتى الآن .

كما يجب أن نتذكر أن الشركات متعدية الجنسية تسيطر على نسبة تتراوح بين ٧٠ – ٧٥٪ من مجموع التجارة العالمية،بل أن هذه النسبة من التجارة العالمية تتم بين تلك الشركات،على النحو السالف ذكره.

٢ – تزايد حركة تصدير رؤوس الأموال:

واكبت الزيادة الهائلة في حركة التجارة العالمية،زيادة ـــ وان كانت بنسبة اكبر ـ في حركة تدفق رؤوس الأموال الخاصة، التي تتخذ شكل الاستثمار الأجنبي المباشر.فقد بلغ متوسط النمو السنوي للاستثمار الأجنبي المباشر خلال الفترة من ١٩٨٠ – ١٩٩٦،ما يربو على ٧٪سنويا،ونجد أنها تفوق متوسط النمو السنوي للناتج المحلى الإجمالي العالمي،وحتى متوسط النمو السنوي للتجارة العالمية خلال ذات الفترة[١].كما يذكر أن هذه الظاهرة قد بدأت عام ١٩٨٥،وحققت معدلات نمو كبيرة جدا في الفترة ٨٥ – ٩٠ إذ بلغ متوسط معدل النمو السنوي نحو ٣٤٪،وهو معدل غير مسبوق،ثم اخذ هذا المعدل في التراجع .

1Economist, Cited from Paul Bernd Spahn, Globalization, Governance & the Third World, Published in: Mmdouh Alhabashi (editor), Op. Cit., P.P.38.

وقد تضاعفت صافي حركة تدفقات رؤوس الأموال الخاصة إلى الدول المتخلفة،خـــلال الفترة ما بين عامي ٨٩-٩٤ ،أربعة مرات،إذ قفزت من نحو أربعة مليار دولار عام ٨٩ إلى نحـــو مائة وستين مليار دولار عام٩٤[١]،في حين أن التحويلات الرسمية ثبتت تقريبا خلال تلك الفـــترة وعموما تتسم تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر بالتركز الشديد حيـــث تـــتركز فيمـــا يعـــرف باســـم الثلاثي ( Triad )[٢]والذي يضم الولايات المتحدة الأمريكية واليابان والمجموعة الأوربية.

وبالرغم من تواضع تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر إلى الدول المتخلفـــة إلا أن هـــذا الجزء يتسم هو الآخر بالتركز الشديد في عدد محدود منها،إذ أن نحو ٩٠٪ من تدفقات الاســـتثمار الأجنبي المباشر إلى تلك البلدان في عام ٩٤ تركزت في أثني عشر دولة منها،كما أن نصف هـــذه المجموعة يستأثر بـــ٦٧٪ من إجمالي التدفقات إلى تلك البلدان، بل أن نصف هذه التدفقات يتوجه إلى ثلاثة دول فقط هي الصين، المكسيك والأرجنتين.

جدول رقم ( ١ )

وتركز تدفقات رؤوس الأموال الخاصة إلى العالم النامي

في بضع بلدان قليلة

(نسبة مئوية من أجمالي التدفقات ٩١ – ١٩٩٤)

| البلد | الصين | المكسيك | الأرجنتين | كوريا | ماليزيا | البرتغال | البرازيل | تايلند | الهند | تركيا | المجر | إندونيسيا |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| النسبة | ٢٩ | ١٣ | ٨ | ٦ | ٦ | ٦ | ٥ | ٤ | ٤ | ٣ | ٣ | ٢ |

*المصدر:* البنك الدولي،دائرة الاقتصاد الدولي،نقلا عن ضيا القرشي، مرجع سبق ذكره،ص٣١ .

ويلاحظ أن الدول التي يتركز فيها الاستثمار الأجنبي المباشر، هي دول تنتمي إلى شـــرق آسيا وأمريكا الجنوبية ،على النحو الموضح بالجدول رقم ( ١ ).وقد أوضحت بعض الدراسات[٣]أن التدفقات الرأسمالية العالمية المتجه إلى الدول النامية آخذه في الانخفاض بشدة ،فقد بلغـــت ٢٩٥

[١] ضيا قريشي، مرجع سبق ذكره، ص ٣١.

[٢] دور الشركات العابرة للحدود في الاستثمارات المباشرة،النشرة الاقتصادية للبنك الأهلي المصري،المجلد الخامس والأربعون (العدد الأول والثاني،١٩٩٢)،ص ٤٣.

[٣] د. هبة حندوسة ، مرجع سبق ذكره،ص ٣١.

بليون دولار عام ٩٥ ،وانخفض بمقدار الثلث تقريبا فوصلت إلى ٢٠٠ بليـــون دولار عـــام ٩٧ وواصلت انخفاضها عام ٩٨ ،وبلغت نحو ١٧٢ بليون دولار بسبب أزمة دول جنوب شرق آسيا.

وأيا ما كان الأمر فان نشأة ظاهرة الاستثمار الأجنبي المباشر ونموه،يمكـــن إرجاعـــها إلى النمو النسبي فى معدلات الدخول بالدول الصناعية المتقدمة،والإجراءات التي تطبقها الدول المدينة فى عقد الثمانينات كشرط لإعادة جدولة ديونها،وما ترتب عليها من ضمانات وامتيازات وحوافـز للاستثمارات الأجنبية،كما أن العديد من الدول حديثة التصنيع فى شرق آسيا وجهت جزء اكـــبر من فوائض موازين مدفوعاتها إلى الاستثمار الأجنبي المباشر بعد انخفاض حوافز الاستثمار المحلـــي فيها،كما أن اليابان كثفت استثماراتها فى القارة الأوربية للاستفادة من الســـوق الأوربيـــة بعـــد توحيده[1].

كما تجدر الإشارة إلى انه بالرغم من كل ما اتبعته مصر من سياسات ليبرالية وما سنته من قوانين لضمان جذب الاستثمارات الأجنبية ،إلا أن نصيبها مـــن هـــذه الاســـتثمارات آخـــذ فى التدهور،فبالرغم من إنها كانت تحتل المركز الثالث بين الدول المتخلفة التي ينساب إليها الاســـتثمار الأجنبي المباشر فى الفترة من ٧٠-٧٩ ، إذ انســـاب إليـــها نحـــو٠,٣ بليـــون دولار،انخفـــض مركـــزها النسبي بين تلك الدول إذ أصبحـــت تحتل المركز السابـــع فى الفترة من ٨٠- ٩٠. بالرغم من زيادة تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر إليها إلى ٠,٩ بليون دولار فى تلك الفترة.بينما خلال التسعينات خرجت مصر من قائمة الدول المتخلفة التي تستحوذ على جل الاستثمار الأجنبي المباشر المتدفق للدول المتخلفة.الأمر الذي يتضح معه أن انتهاج السياسات الليبرالية ليس شـــرطا كافيا لتدفق الاستثمار الأجنبي المباشر،بل توجد علاقة عكسية بين تطبيق تلك السياسات ومركـــز مصر بين الدول التي ينساب إليها الاستثمار الأجنبي المباشر.

٣ – اندماج الأسواق العالمية:

ونعني بالأسواق العالمية أسواق المنتجات السلعية والخدمية وأسواق رأس المال،أما أسواق العمل،فلا يمكن بحال من الأحوال التحدث عن سوق واحد للعمل على نطاق المستوى العالمي،بـــل

---

[1] د.رمزي زكي،ظاهرة التدويل فى الاقتصاد العالمي وآثارها على البلدان النامية، مرجع سبق ذكره،ص ٢١.

مازال هذه السوق في حالة انفصال بالرغم من انه من المفترض أن العولمة في تصورها النظري،ترمي إلى تكامل هذه الأسواق مجتمعة،إلا أن الواقع الفعلي مازال دون ذلك.

### أ – الاندماج في سوق المنتجات:

يتضمن تحقيق الاندماج في أسواق المنتجات،إجراء اندماج وتكامل،بل وعمليات تفكك رأسي في مرحلتي الإنتاج والتسويق ،حيث تقوم الشركات متعدية الجنسية بتوسيع نطاق عمليات الإنتاج من خلال تطبيق مفاهيم التكامل بنوعيه الأفقي والرأسي،بغرض الاستفادة من وفورات الحجم و وفورات النطاق، وفي ذات الوقت فهي تقوم بعملية تفكك رأسي للعملية الإنتاجية بين عدة دول للاستفادة من تفاوت أسعار خدمات عوامل الإنتاج من جهة،والسيطرة على آليات نقل التكنولوجيا من جهة أخرى،(حيث أن كل دولة من الدول تنتج جزئية من السلعة،ويتم تجميعها في مراكز قريبة من الأسواق)،وكذا الاستفادة بما تتيحه كل دولة من إعفاءات ضرائبية وجمركية وأحيانا تسهيلات (متمثلة فيما تمنحه بعض الدول من قطع أراضي مجانية أو بأسعار رمزية كما في حالة ميناء شرق بور سعيد وتوشكي وكذلك المناطق الحرة،بل وبنية أساسية للاستثمار الأجنبي)،بالإضافة إلى توافر إمكانية تمويل مشروعاتها في كل دولة من تلك الدول من خلال تحريك المدخرات والاستثمارات المحلية،حيث أن تلك الشركات تبنى استراتيجيتها على أن كل فرع يمول من داخل الدول المنشأ فيها،هذا فضلا عن تفادى المشكلات التي تنتج عن التلوث في الدول الصناعية المتقدمة وتخفيض التكلفة اللوجستية( النقل–التخزين–التعبئة والتغليف–مناولة البضائع ...الخ )

وعلى ذلك فعملية التكامل والاندماج تكون بهدف توسيع الإنتاج والاستفادة من وفورات الحجم والنطاق، ثم تقوم بعملية تقسيم العمل الذي كان يتم تحت سقف مصنع واحد لتجعله يتم بين عدة دول من خلال عمليات التفكك الرأسي وذلك على النحو الذي سنفصله فيما بعد

### ب – اندماج أسواق المال العالمية :

في إطار السياسات الليبرالية التي تنتهجها الدول الصناعية المتقدمة،وإعمالا لبرنامجي التثبيت والتكيف الهيكلي المدعومين من صندوق النقد والبنك الدوليين،والمطبقين في معظم الدول المتخلفة،قلت القيود على الصرف الأجنبي والمعاملات المالية الخارجية،ونتيجة لذلك نجد أن هناك

اندماج فى الأسواق المالية الدولية،إذ نجد أن بين كل سبع معاملات فى تجارة الأسهم فهناك معاملة تضم شريكا أجنبيا[1].حيث أن متوسط النمو العالمي السنوي فى التعامل الدولي فى الأسهم والسندات خلال الفترة من ٨٠ - ٩٦ بلغ ٢٥٪،كما بلغ متوسط النمو السنوي فى تجارة العملات فى ذات الفترة نسبة مماثلة،كما بلغ متوسط نمو الاقتراض المصرفي العالمي السنوي فى ذات الفترة نحو ١٠٪ وهى فى ذلك تفوق متوسط النمو السنوي فى تجارة العملات فى ذات الفترة، كما تزيد علي كل من متوسط النمو السنوي لتدفقات كل من الاستثمار الأجنبي المباشر والناتج المحلى الإجمالي العالمي والتجارة الدولية حيث بلغ الأول نحو ٨٪ والثاني حوالي ٣٪ والثالث٣٪تقريبا على التوالي[2].

وقد تزامن مع التوسع والاندماج فى الأسواق المالية العالمية مع تنوع مصادر التمويل الدولي من جهة،وتعددية العملات الدولية من جهة أخرى،وتنوعت مصادر التمويل بشكل غير مسبوق من جهة ثالثة،فقد تزايد دور البنوك التجارية فى الإقراض الدولي،وظهر نظام القروض المشتركة Syndicated Loans ،ونشأت السوق الأوربية المشتركة للعملات Euro-market ، وبنوك الاوفشور Offshore .كما ظهرت عملات دولية مقبولة عالميا،فبجانب الدولار ظهرت حقوق السحب الخاص S D R ،ووحدة النقد الأوروبي،كما زاد دور كل من الين والمارك فى تسوية المعاملات الدولية.وقد ترتب على هذه التغيرات نتائج هامة تتمثل فيما يلي:

- ظهور الاقتصاد الرمزي – الذي تتداول فيه أشكال الثروة المالية بشكل منفصم عن الاقتصاد الحقيقي– وشيوع المضاربات الضخمة فيه.
- ضعف تأثير السياسة النقدية الوطنية على الاقتصاد القومي.
- زيادة القدرة التمويلية للشركات متعدية الجنسية لزيادة قدرتها على الاقتراض وطرح اسهم وسندات فى كل بقعة من العالم[3].

---

[1] ضيا قريشي، مرجع سبق ذكره، ص ٣٠.

[2] Economist ,Cited from Paul Bernd Spahn,Op. Cit., P.38 .

مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية ، العولمة والتحرير : التنمية في مواجهة تيارين جارفين ( نيويورك وجنيف : الأمم المتحدة ، ١٩٩٦ ، ص١٦.

[3] د.رمزي زكي،ظاهرة التدويل فى الاقتصاد العالمي وآثارها على البلدان النامية، مرجع سبق ذكره،ص ١٧ - ١٩.

## خامسا : الآثار المترتبة على العولمة:

يرى المتشيعون للعولمة أن آثارها ستكون مواتية على جميع بلدان العالم بشطريه المتقدم والمتخلف شماله وجنوبه،بينما يتشكك المعارضون لها في إمكانية استفادة الدول المتخلفة منها،بل يذهبون إلى إنها سوف تحقق لهم أضرارا بالغة قد تصل إلى حد التهميش.كما يرى فريق منهم أن العولمة تنطوي بداخلها على تناقضات قد تقوضها - بل وقد تؤدى إلى هدمها.

ويمثل الاتجاه الأول :منظرو العولمة المتمثلين أساسا في مفكري صندوق النقد والبنك الدوليين،الذين يرون أن العالم ممكن أن يصبح سوقا واحدا،وان ذلك سيحقق الرفاهة لجميع دول العالم،حيث أن هذا الوضع يسهل استخداما اكفأ للموارد العالمية،وتكنولوجيا اكثر تقدما مما ينعكس أثره على كل من المنتج والمستهلك حيث يتيح لكل منهم فرصا أوسع لاختيار سلعا افضل وبتكلفة اقل.

كما أن من شأن تطبيق هذا النظام، فتح آفاقا واسعة أمام العمالة،وستكون زيادة فرص العمل — في البداية — للعمالة الماهرة،ولكن زيادة التوسع في عملية العولمة ستتيح فرص عمل للعمالة غير الماهرة أيضا[1].وكل المطلوب من الدول المتخلفة للاستفادة من العولمة أن تنصاع انصياعا غير مشروطا لقوانين المنافسة، وذلك بتبني السياسات التي تكفل فتح أسواقها أمام التجارة العالمية وتدفقات رأس المال على أسس حرة وعادلة، كما يجب أن يكون لديها القدرة على الاستجابة السريعة والملائمة للتغيرات التي تحدث في البيئة الدولية.كما أن عليها أن تتقبل المساوئ الاجتماعية إذ إنها ستكون قصيرة الأجل،وحتى إذا لم تكن قصيرة الأجل فهذه المساوئ يجب تحملها كثمن للفوائد الكبيرة التي سيجنيها الاقتصاد القومي في مجموعه.ويرون أن توليفة السياسات التي يجب تبنيها للاستفادة من العولمة يجب أن تتغير لتحقيق الأهداف الآتية:

---

2Alassane D.Quattara, Op.Cit., P.P.1-2.

ولمزيد من التفاصيل حول هذا الاتجاه انظر: البنك الدولي للإنشاء والتعمير،آفاق الاقتصاد العالمي والبلدان النامية، الطبعة العربية،(واشنطن،١٩٩٥).

-تحقيق المحافظة على الاستقرار الاقتصادي، ويتضمن ذلك خفض معدلات التضخم،وأسعار صرف حقيقية وملائمة،وموقف مالي حكيم،هذه الأمـــور ملائمـــة للتوســـع فى النشـــاط الاقتصـــادي الداخلي،وشرط مسبق للاستفادة من تدفقات رأس المال.

– الانفتاح على التجارة العالمية و أسواق رأس المال ويتحقق من خلال مجموعة من السياسات التي ترشد وتحرر التبادل والنظم التجارية بما يكفل للدولة اكتشاف ميزاتها التنافسية.

– الحد من التدخل الحكومي فى الأسواق،وقصر دورها على توفير البنية الاجتماعية والاقتصاديـــة اللازمة،إذ أن الدور الأساسي للحكومة هو توفير البيئة الملائمة للاستثمار المحلى والأجنبي وتشجيعه وكذا توفير البنية الأساسية والتي تسمح بالتوسع الاقتصادي،كما يجب أن تنبذ السياسات التي تحد من المنافسة[1].

ومن الواضح أن هذه السياسات هي جوهر السياسات التي يفرضها صنـــــدوق النقـــد والبنك الدوليين على الدول المدينة تحت أسم برنامجى التثبيت الاقتصادي والتكيف الهيكلي،علـــى النحو السالف ذكره

ويرى أصحاب هذا الاتجاه أن الدول التي لن تنتهج هذا النهج لا تتبع السياسات الملائمة للمشاركة فى تيار العولمة ولن تتدفق إليها رؤوس الأموال وأيضا ستهرب مواردها المحلية، وستواجه مخاطر التهميش،وسيكون بمثابة عقاب على عـــدم اتباعـــها السياســـات الملائمـــة للانخـــراط فى العولمة."كأن خسائر العولمة هي مسئولية الخاسرين".

ان طرح القضية على هذا النحو،مجاف لحقيقة العولمة ،وقد انهالت سهام النقد على العولمة حتى من داخل المدرسة الليبرالية[2]،ذلك أن إعمال قوانين المنافســـة،يجـــب أن يتـــم بـــين أنـــداد متكافئين،وليس بين قوى متقدمة اقتصاديا و إداريا وتكنولوجيا،وأخرى تعـــانى مـــن مشـــكلات التخلف الاقتصادي والإداري والتكنولوجي.كما أن قوانين المنافسة لاوجود لها فى عـــالم تســـوده الاحتكارات.

كما أن انسياب رؤوس الأموال الخاصة فى شكل استثمارات إلى الدول المتخلفة علـــى النحو الذي يدعيه أنصار العولمة ،تحوطه الشكوك من كل جانب،ذلك أن هذه الاستثمارات إنمـــا تتركز أساسا فى الثلاثي الولايات المتحدة الأمريكية واليابان وأوروبا الغربية،وحتى الجزء الضئيـــل

---

[1] Ibid., P.P.2 –3.

2 See for example : Paul Krugman; Globalization and inequality of Nations", the Quarterly Journal of Economics, Vol. CX, November , 1995,Tssue 4,P.P.557 – 580

الذي يوجه إلى الاستثمار فى الدول المتخلفة يتركز فى عدد محدود جدا منها،كما أن الشـركات متعدية الجنسيه التى عادة ما يأتى الاستثمار فى ركابها، عادة ما تقوم بتحريك المدخـرات المحلية وتحصل على التمويل اللازم لنشاطها فى دولة معينة من داخل تلك الدولة على النحـو سـالف الذكر،كما يجب ألا نغفل حقيقة هامة مؤداها انه فى حالة تدفق الاستثمار الأجنبي المباشر لدولـة متخلفة،فانه يترتب على هذا الاستثمار نقل عكسي للموارد فى صورة تحويلات للأرباح والفوائد بما يجاوز قيمة الاستثمار الأصلي،بل أن الخطير فى الأمر انه نتيجة لذلك فان اثر المضاعف والمعجل لا يتحقق فى الدولة التي انساب إليها الاستثمار،بل يتحقق فى الدولة التى انساب منها الاستثمار[1].

كما يغفل المنادون بالعولمة إنها تدعو إلى تحرير أسواق المنتجات و أسواق رأس المال،أمـا أسواق العمل فتستمر فى حالة من التجزئة والانقسام ولا ترغب الدول المتقدمة فى فتح أسـواق العمل،بالرغم من إصرارها على تحرير أسواق المنتجات و أسواق رأس المال. كما انه فى ظل ارتفاع معدلات البطالة بالدول الصناعية المتقدمة،واتجاه معدلات أرباح الشركات متعديـة الجنسـية إلى التناقص، قامت تلك الشركات بنقل نشاطها إلى الدول المتخلفة حيث تنخفض معدلات الأجـور وتنخفض تكلفة الرعاية الاجتماعية الى الحد الذى لايحد من رفع معدلات الإنتاج،مما ينعكس علـى زيادة معدلات البطالة فى الدول الصناعية المتقدمة لعدم قدرتها على المنافسة وإذا أخذنا فى الاعتبار ما تقوم به تلك الشركات من إحلال الآلة محل الإنسان ـــ نتيجة التطور التكنولوجي متوسـلة فى ذلك بعمليات الهندرة Re – Engineering لتبين مدى الأثر علي معدلات البطالة على النطـاق العالمي.

وبصفة عامة فان العولمة ستزيد من مرونة الطلب على العمالة غير الماهرة ونصف الماهرة فى الدول المتقدمة،بالتالي يصبح من السهل استبدال خدمات نسبة كبيرة من العاملين فى الـدول المتقدمة بخدمات عاملين أجانب.كما يمكن أن نتوقع زيادة منافسة العمالة فى الدول النامية لعمالـة الدول المتقدمة،وذلك بسبب انخفاض التكلفة الاجتماعية للعمالة فى الأولى وارتفاعها فى الثانيـة، الأمر الذي قد يؤدى إلى استقطاع المزايا الاجتماعية فى الدول المتقدمة،خاصة مع ظهور[2] النزعـة المتزايدة لدى أصحاب رؤوس الأموال نحـو عـدم مراعـاة البعـد الاجتمـاعي واحتياجـات الفقراء،واعتبار أن مشاركة العاملين فى عوائد التقدم التكنولوجي ونمو الإنتاجية لا مبرر له.

---

[1] محمد محمد علي إبراهيم،النقل والتجارة،(الإسكندرية:بدون ناشر،١٩٩٨)ص ٦٤.

2 Dani Rodrik, Has Globalization Gone Too Far ?, (Washington D.C., Institute for International Economics, 1997).P.P. 3- 7.

وبالرغم من ان الدولة القومية قد ساندت النظام الرأسمالي منذ نشأته، كما أنها مارست دورا إيجابيا فى حل أزماته من خلال السياسات التدخلية التي تعمل على إدارة الطلب الكلى والتي تؤدى إلى زيادة التوظف والحد من البطالة و الركود،إلا أن دور الدولة منذ السبعينيات يتعرض لهجمة شرسة من قبل منظري هذا النظام،وذلك اتساقا مع تيار العولمة،التي فى ظلها تفقد الدولة قدرتها على التحكم فى سياستها الاقتصادية،كما أن الشركات متعدية الجنسية أصبحت في غنى عن معظم الخدمات التي تقدمها الدولة سواء فى إطار وظائفها التقليدية (الأمن،والدفاع ،والعدالة)،أو حتى تلك التي تقدمها فى نطاق وظائفها الاقتصادية.

وفى الوقت الذي تضمحل فيه سلطة الدولة،انهار توأما بريتون وودز، اللذان كانا يقوما بالموائمة بين متطلبات نمو الرأسمالية العالمية،واعتبارات السياسة المحلية،فبعد وقف القابلية لتحويل الدولار إلى ذهب عام ٧١،انتهى عصر الاستقرار النسبي فى نظام النقد الدولي، وبالتالي انتهت شرعية وجود صندوق النقد الدولي،وبدأ يلعب دورا فى معالجة أزمة الديون الخارجية،كما ان البنك الدولي أضحى يلعب دورا هزيلا فى إمداد الدول النامية برؤوس الأموال طويلة الآجل وتحول دوره الى مساندة سياسات التكيف الهيكلي، اى ان مع تزايد الاتجاه صوب العولمة،ومع ضعف دور الدولة كان يفترض وجود آليات عالمية تتولى مهمة إدارة الاقتصاد العالمي،إلا أن الغريب فى الأمر انه فى الوقت الذي زادت فيه الحاجة إلى نظام دولي لإدارة الاقتصاد العالمي،ضعفت الآلية الموجودة والمتمثلة فى نظام بريتون وودز،بل وأكثر من هذا تسرب الضعف إلى الدولة القومية [1].

هذا بخلاف ما ترتب على العولمة من اتجاه إلى التكتل والإقليمية والتي سنعود إلى تناولها بشيء من التفصيل.ويرى البعض إن هذه ليست سلبيات للعولمة فحسب وأنما هي تناقضات ظهرت فى الآونة الأخيرة مع زيادة موجة العولمة،وقد تكون ذات تأثير حاسم فى تحديد المآل الذي ستؤول إليه[2]،بل أن هذه التناقضات فى تصور البعض مصادر للصراع والتوترات الاجتماعية[3].

---

[1] د.رمزي زكي،ظاهرة التدويل فى الاقتصاد العالمي،مرجع سبق ذكره،ص ٢٤ – ٣٠.

[2] د.رمزي زكي،تناقضات حاكمة لمستقبل العولمة،مرجع سبق ذكره،ص ٥٩.

[3] Dani Rodrik, Op. Cit., P.P. 3- 7.

إلا أن الظاهرة اللافتة للنظر،انه في سياق العولمة والتي جوهرها إنشاء سوق عالمي واحد هي وجود اتجاهين متناقضين مع هذا الجوهر،وهو الاتجاه نحو الإقليمية أو الكتل الاقتصادية من جهة،وتزايد عمليات التفتت والانشطار من جهة أخرى.فقد صاحب عملية العولمة،ظهور تكتلات عديدة منها الاتحاد الأوربي،النافتا،الآسيان،الابيك،الميرسيوكور ،الافتا،كما أن هناك تكتلات أخري فى طريقها إلى التشكل،مثل منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى،مجموعة الخمسة عشرة،والكوميسا وغيرها فهناك إذا ميل شديد للتكتل،كما أن هناك تزايد فى عمليات التفتت والانشطار كما هو حادث فى جمهوريات الاتحاد السوفيتي السابق،دول شرق أوربا، ناهيك عن العديد من الدول الافريقية والآسيوية[1].

وسوف نركز هنا على أهم ثلاثة تكتلات وهى:-

## ١ - أوربا الموحدة:

وترجع جذورها إلى مشروع مارشال (١٩٤٧) الذي اشترط على دول أوربا أن تتفق على حجم المساعدة المطلوبة،وان تنسق عملية إنعاشها الاقتصادي، وتقلص الحواجز الجمركية فيما بينها.وكانت أهم خطواته المجمع الأوربي للفحم والصلب عام (١٩٥١)،وتجمع البينولوكس عام (١٩٥٥)، والسوق الأوربية المشتركة والتي تم تأسيسها بموجب اتفاقية روما عام (١٩٥٧)[٢]،والتي تضمنت إنشاء السوق المشتركة عن طريق،إلغاء الرسوم الجمركية،وإزالة القيود المفروضة على الحصص،واستحداث تعريفات جمركية وسياسة تجارية خارجية مشتركة، وإزالة العوائق لصالح حرية حركة الأشخاص ورؤوس الأموال،ووضع سياسات مشتركة فى مجال الزراعة والنقل،ووضع القواعد التي تكفل التنافس العادل بين الشركات فى الدول الأعضاء،زيادة التنسيق فى المجالات الاقتصادية،تقارب القوانين لتهيئة مناخ ملائم للسوق المشتركة،وتأسيس الصندوق الاجتماعي الأوربي،وبنك الاستثمار الأوربي،واستحداث اتفاقيات شراكه مع الدول الأعضاء والدول التي كانت مرتبطة بها،غير أن اتفاقية روما لم تحقق التوازن المطلوب بين إلغاء الحواجز الوطنية بهدف إيجاد سوق موحدة، وبين التطبيق الإجمالي لسياسة منسقة وموحدة لدول المجموعة نتيجة لتعارض

---

[1] لمعالجة متخصصة لهذه الظاهرة انظر:

Ian Clark, Globalization & Fragmentation: International Relation in Twentieth Century, (London: Oxford University press , 1997).

[٢] أماني محمود فهمي،الوحدة الأوربية بين متطلبات الاندماج وعوائق السيادة ،السياسة الدولية،العدد ١١٦،أبريل ١٩٩٤،ص ١٢٣.

مصالح الدول، الأمر الذي أدى إلى عدم إتمام الوحدة الأوربية،وهذا العامل متضافرا مع زيادة حدة المنافسة مع الولايات المتحدة واليابان،اسهما فى الإحساس بالحاجة إلى ضرورة تنسيق السياسات الأوربية لإزالة التعارض بين مصالح الدول فيما عرف "بتسوية لوكسمبورج" إلا إن هذه التسوية لم تكن سوى اتفاق سياسي وليست معاهدة[1].

وقد تطورت السوق الأوربية المشتركة وأخذت أخيرا شكل أوربا الموحدة فى عام(٩٣) والتى تضم اثنى عشرة دولة أوربية ( ألمانيا الاتحادية، فرنسا، بريطانيا، إيطاليا، هولندا، الدانمرك، ايرلندا، لوكسمبورج، اليونان، أسبانيا، البرتغال، بلجيكا) و أصبحت بذلك سوقا واحدة.

تمخض عن اجتماعات ميلانو عام ١٩٨٥ ما عرف باسم (قانون أوربا الموحدة ) والذى تضمن خطوات تحقيق الوحدة التى تمثلت فى إزالة الحواجز بين الحدود وإلغاء القيود على التجارة،وإنشاء سوق موحدة للخدمات،وحرية انتقال رؤوس الأموال وتقريب السياسات المالية لدول السوق المشتركة.

وقد كان للتقرير الذي أعدته مجموعة الخبراء تحت إشراف " باولوكيشينى" عام ١٩٨٨ بعنوان " The Cost of Non Europe" دورا كبيرا فى التنبيه لأهمية الإسراع فى تحقيق الوحدة،لما أوضحه من التكلفة المزدوجة لعمليات التنمية الاقتصادية بسبب الحواجز التجارية واختلاف التشريعات الوطنية،وبين أن المجموعة الاقتصادية الأوربية فى صناعة السيارات وحدها ستحقق وفر قدره ٢,٦ بليون وحدة نقد اوربية، ونسبة نمو فى الناتج القومي تصل ٦,٥٪ فى ظل الوحدة الاقتصادية[2].

وقد تم التوقيع على اتفاقية ماستريخت فى ١١ ديسمبر ٩١، التى بموجبها ولد الاتحاد الأوربي، وقد حددت هذه الاتفاقية مجالات جديدة للتعاون بين دول المجموعة فى المجالات الاقتصادية والنقدية والسياسة الخارجية والدفاعية المشتركة وكذا فى مجالات العدل والأمن

---

[1] ناهيد الزين عماني، منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى فى ضوء التجارب والتوقعات، أوراق اقتصادية، الامانه العامة لاتحاد العام لغرف الصناعة والزراعة للبلاد العربية، العدد ١٣ أيلول ٩٧،ص ٢٥٥.

[2] أماني محمود فهمي،مرجع سبق ذكره،ص ١٢٤.

والهجرة، وإجراءات الوحدة النقدية التي تتكون من عدة مكونات رئيسية هي حرية تداول السلع والخدمات وعناصر الإنتاج،والتنسيق بين السياسات المالية والنقدية و العملة الموحدة[1].

وقد حددت الاتفاقية ثلاثة مراحل لتحقيق الوحدة الأوربية الكاملة:-

*المرحلة الأولى (٩٠-١٩٩٤ ):*

وتستهدف تحرير حركة رؤوس الأموال بين الأعضاء،وزيادة التعاون بين الهيئات العامة،ومزيد من التطابق فى السياسة الاقتصادية والتعاون بين البنوك المركزية داخل الدول الأعضاء.

*المرحلة الثانية (٩٥-١٩٩٨ ):*

تستهدف استكمال الإجراءات الخاصة بالتصديق على اتفاقية السوق الأوربية من قبل الأعضاء،وتقييم الأداء الاقتصادي للدول الأعضاء للتأكد من استعدادها للدخول فى المرحلة الثالثة وتحقيق الشروط المطلوبة والتي منها:

ألا يزيد معدل التضخم عن ١,٥٪ عن معدل التضخم فى اكثر ثلاث دول فى المجموعة، وألا يزيد سعر الفائدة للقروض طويلة الأجل عن ٢٪، بالنسبة لمتوسط معدل الفائدة فى اقل ثلاث دول فى المجموعة.

*المرحلة الثالثة (٩٩-٢٠٠٢ ):*

وتهدف إلى إنشاء البنك المركزي الأوربي، الذي سيتولى رسم السياسة النقدية للمجموعة الأوربية،وإصدار العملة الموحدة برأسمال قدره ٤ مليار ايكو،وتبلغ حصة ألمانيا فيه ٢٥٪[2].

وبالفعل فقد شهد عام ١٩٩٣قيام أوربا الموحدة، حيث ألغيت كافة الحواجز أمام انتقال عوامل الإنتاج ورؤوس الأموال والسلع والخدمات، وبهذا اتسع نطاق السوق حيث اصبح سوقا لتكتل اقتصادي ضخم يضم أثنى عشر دولة متقدمة و٣٢٠ مليون مستهلك ومنتجات الدول الأعضاء،كما يتوقع أن تزايد معدلات النمو، وتزيد مستويات التشغيل والتوظف.وتنخفض الأسعار بفعل إزالة الحواجز الجمركية من جهة،و التخصص وتقسيم العمل من جهة أخرى،كل

---

[1] المصدر السالف الذكر مباشرة،ص ١٢٤.

[2] معهد التخطيط القومي،اثر التكتلات الاقتصادية الدولية على قطاع الزراعة، سلسلة قضايا التخطيط والتنمية،رقم ٩٩،يناير ١٩٩٦،ص ١١١ - ١١٢.

هذه الأمور لابد أن تسهم في رفع مستوى المعيشة. إلا أن زيادة التجارة البينية بين دول الاتحاد الأوربي،سوف تؤثر بالسالب على حجم تجارتها العالمية.

## ٢ – النافتا:

وقعت الولايات المتحدة مع كندا اتفاقية لتحرير التجارة فيما بينها عام ١٩٨٧،ودخلت حيز التنفيذ عام ١٩٨٩.كما قامت بتوقيع اتفاق تفاهم مع المكسيك لتوسيع نطاق التجارة والاستثمار فيما بينهما.والحقيقة أن الولايات المتحدة استهدفت من وراء هذه الاتفاقيات زيادة صادراتها التي أخذت في التراجع والحد من العجز الضخم في الميزان التجاري عن طريق توسيع صادراتها واستثماراتها شمال وجنوب القارة.وقد سعت بدأب لإقامة تكتل جديد يقوى مركزها المتدهور في الاقتصاد العالمي بعد ظهور تكتل الآسيان والاتحاد الأوربي.ولهذا تم توقيع اتفاقية التجارة الحرة لأمريكا الشمالية (NAFTA) في نوفمبر عام ١٩٩٣.ودخلت حيز التنفيذ اعتبارا من أول يناير عام ١٩٩٤، منشأة بذلك سوقا قوامها ٣٧٠ مليون مستهلك، وتنتج ما قيمته ٦,٥ ألف مليار دولار سنويا.وبهذا تتمكن الولايات المتحدة من توسيع صادراتها شمال وجنوب القارة في سوق ضخم،كما يمكنها جني ثمار التضافر بين رأس المال والتكنولوجيا والعمالة الرخيصة.[١]

وتتمثل أهم الخطوط العامة للاتفاقية في :

١ – خفض الضرائب والرسوم الجمركية على مدى خمسة عشرة عاما مع السماح بالعودة إلى القيود الجمركية في حالة تعرض الصناعة المحلية للخطر.

٢ – إزالة كافة القيود المفروضة على الاستثمارات باستثناء قطاع البترول في المكسيك والصناعة الثقافية في كندا،والخطوط الجوية والاتصالات اللاسلكية في الولايات المتحدة.

٣ – وعلى عكس الحال في الاتحاد الأوربي، تم استبعاد الهجرة وقيدت حركة الأفراد،باستثناء بعض نوعيات العمالة.

٤ – تسمح الاتفاقية بانضمام آخرين.

واهم القطاعات المدرجة في الاتفاقية:

---

[١] نزيرة الافندى،ماذا تعني اتفاقية "نافتا" للولايات المتحدة الأمريكية؟، السياسة الدولية ، مرجع سبق ذكره،ص ١٢٩–١٣٠ .

- *قطاع الزراعة:*

اتفق على إزالة كافة الضرائب الجمركية المفروضة على السلع الزراعية بين الولايات المتحدة والمكسيك بصورة فورية مع الاحتفاظ بضريبة جمركية قدرها ٦٪ على السكر والذرة وبعض الفواكه والخضراوات، على أن تلغى بعد مرور خمسة عشر عاما، أما بالنسبة للولايات المتحدة وكندا فتظل الاتفاقية المعقودة عام ١٩٨٩ بينهما سارية المفعول.

- *قطاع الصناعة:*

نصت الاتفاقية على إزالة الحواجز الجمركية المفروضة على السيارات على مدى عشر سنوات وعلى أن تعفى السيارات المكسيكية من الضرائب الجمركية إذا بلغت نسبة التصنيع المحلى ٦٢,٥٪ من مكونات السيارة، وإلغاء الضرائب الجمركية على المنسوجات خلال ذات الفترة بين الدول الثلاث، أما الملابس التي تتمتع بالإعفاء الجمركي يشترط أن تكون مصنوعة من نسيج أمريكي أو كندى.

- *قطاع النقل:*

سيسمح للشحنات الخاصة بالدول الثلاث بالتحرك بحرية بين دول القارة مع مطلع عام ألفين.

- *قطاع الطاقة:*

تم السماح للشركات الأمريكية والكندية بالدخول فى عقود مع الحكومة المكسيكية للبحث والتنقيب عن النفط الخام.

- *قطاع الخدمات المصرفية :*

تفتح المكسيك هذا القطاع تدريجيا أمام الاستثمارات الكندية والأمريكية، على أن يتم تحريره كليا عام٢٠٠٧[١].

### ٣ – *اليابان ودول جنوب شرق آسيا:*

حققت دول شرق آسيا معدلات نمو اقتصادي غير مسبوقة وبصفة خاصة دول جنوبي شرقي آسيا وذلك خلال الفترة من عام ١٩٦٥ وحتى عام ١٩٩٥ ، وتتسم تجربة هذه البلدان بأنها قامت فى ظل توجيه حكومي وفى إطار دعم خارجي متزايد، كما بنت استراتيجيتها فى النمو على أساس قيادة التصدير Export – Led Growth ،وتجمع الآسيان ( ASEAN ) الذي يضم إندونيسيا–تايلاند–الفلبين–سنغافورة–ماليزيا–بروناى.ومجموعة الدول المصنعة حديثا والمعروفة

---

[١] المرجع سالف الذكر مباشرة، ص ١٣٠ –١٣١.

باسم النمور الأربعة، تايوان–كوريا الجنوبية–هونج كونج– سنغافورة[1]،وهذه المنطقة تشكل سوقا كبيرا يناهز حجم السوق فى الكتلتين الاخرتين،ولها إمكانيات صناعية وتكنولوجية هائلة،لذا سعت اليابان إلى إنشاء تكتل يضم دول هذه المنطقة ويكون مؤهلا لمنافسة الكتل الأخرى.وقد بـــــدأت اليابان بالفعل فى التحضير لهذا التكتل،إذ كثفت استثماراقا فى آسيا.وقد تكون مجمع الآسيان عـام ١٩٩٧ فى محاولة لمنع المد الشيوعي من الوصول إلى هذه المنطقة، ويلاحظ أن هذه الدول بدأت – مؤخرا–فى عام ١٩٩٢ فى إنشاء منطقة التجارة الحرة خلال خمسة عشرة عاما من تاريخ إنشائها.

والحقيقة أن الولايات المتحدة تدرك تماما أهمية هذه المنطقة،وتسعى لتشكيل تحالفا يضـم النافتا وهذه الدول بالإضافة إلى الصين واســـتراليا إذ ظـهرت الآبيـك APEC بدعـوة مـن استراليا[2]،وهى تضم ثمانية عشرة دولة وهى الولايات المتحدة وكندا والمكسيك(النافتا) واسـتراليا ونيوزيلندا، بالإضافة إلى دول تجمع الآسيان والصين واليابان وهونج كونـج وتـايوان وكوريـا الجنوبية وبابوغنيا الجديدة.وانضمت شيلى فى مرحلة لاحقة وتمثل التجارة الخارجية لتلك الـدول نحو ٤٠٪ من التجارة العالمية وعدد سكانها يزيد عن مليارى نسمة وتستهدف إزالة الحواجز الـتي تعترض التجارة والاستثمار ويبلغ الناتج القومي الإجمالي لهذه الدول نحو ٥٢٪ من الناتج العـالمي[3] وفق إحصاءات ١٩٩٦.

وقد تم الاتفاق على خطة طموحة تتمثل فى تحرير التجـارة والاسـتثمارات فى منطقـة الباسفيك بحلول عام ٢٠١٠، على صعيد الدول الصناعية المتقدمة،وبحلول عام ٢٠٢٠ بالنسـبة للدول النامية كما أنها تحاكى إقامة نموذج النافتا لا نموذج الاتحاد الأوربي[4].وذلك عن طريق تحرير التجارة فى ١٥ قطاع، على أن يبدأ التطبيق فى تسعة منها اعتبارا من عام ١٩٩٩ ويقدر أجمـالي

---

[1] د.عبد الرحمن صبري،الصعود الاقتصادي لشرق آسيا: الاتجاهات والمحددات،السياسة الدولية،مرجع سبق ذكره،ص ١٣٥.

[2] تم أعداد المشروع فى اليابان قبل تقديمه بعام بناء على طلب الولايات المتحدة، انظـر فى ذلـك ،احمـد محمـد فرج،الآسيان والابيك: خيارات الإقليمية والعالمية فى شرق آسيا،السياسة الدولية،مرجع سبق ذكره،ص ١٤٤.

[3] الاجتماع السنوي لدول قمة منتدى التعاون الاقتصادي لدول آسيا والمحيط الهادي (أبيك)،النشرة الاقتصادية للبنك الأهلي المصري،العدد الرابع لسنة ١٩٩٣،ص٢٠٢

[4] احمد محمد فرج، مرجع سبق ذكره،ص ١٢٤.

التجارة الدولية في سلع أو خدمات في هذه القطاعات اكثر من ١,٥ تريليون دولار، كما اتفـــق على دعوة روسيا وفيتنام وبيرو إلى الانضمام للمنتدى في العام القادم.

ويرى البعض أن هذه التكتلات استقطابية ، تهدف إلى ربط المناطق المتخلفة بهذه المراكـز الثلاثة المهيمنة، حيث ستتجه النافتا إلى ضم أمريكا الجنوبية،والاتحاد الأوربي يهدف إلى ضم البلدان الإفريقية واليابان يمكن أن تنشأ منطقة نفوذ في جنوب شرق آسيا[١].

---

[١] د. سمير أمين، مرجع سبق ذكره، ص ١٠١ – ١٠٧.

## الخـــــلاصة:

ينصرف مفهوم العولمة إلى كونها مرحلة تطور إليها النظام الرأسمالي المعاصر وترتكز علـــى منجزات الثورة الصناعية الثالثة،وتنفذها الشركات متعدية الجنسيه ،من خلال تقسيم جديد للعمل الدولي،بطريقة تؤدى إلى تكامل عمليات الإنتاج وأسواق المنتجات والخدمات ورأس المال،بهـــدف تعظيم أرباح الدول المتقدمة وهيمنتها على النشاط الاقتصادي.

*-وتتمثل أهم أسبابها فى :*

أ – الثورة التكنولوجية: وهي شرط ضروري للعولمة،وسببا رئيسيا لها،لتأثيرهـــا علـــى الإنتـــاج والاستهلاك والاستثمار.

ب – الشركات متعدية الجنسية: وهي تسيطر على عمليات الإنتاج والتسويق،من خلال إعـــادة التقسيم الدولي للعمل،بل إنها تمول إنتاج التكنولوجيا،الأمر الذي يمكنـــها مـــن عولمـــة الإنتـــاج والتسويق و أسواق رأس المال.

ج – السياسات الليبرالية المطروحة لمعالجة الأزمة الراهنة للنظام الرأسمالي وتتمثل فى تحريـــر ســـعر الصرف والتجارة الخارجية،والنظم الضريبية،والحد من تدخل الدولة فى النشاط الاقتصادي،ويتـــم تفعيل هذه السياسات من خلال البنك والصندوق ومنظمة التجارة العالمية.وتتمثل أهـــم مظـــاهر العولمة فى :أ – زيادة الصادرات السلعية والخدمية:

تضاعف الصادرات السلعية الدولية،حيث بلغت سرعة نمو التجارة العالمية ضعف ســـرعة نمو الناتج المحلى العالمي،كما زادت مساهمة الخدمات فى التجارة الدولية من ١٥٪ – إلى ٢٠٪.

ب – زيادة حركة تصدير رؤوس الأموال،إذ زاد تدفق رؤوس الأموال الخاصة بمتوســـط ســـنوى يفوق ٧٪.

ج – اندماج الأسواق العالمية سواء أسواق المنتجات أو أسواق المال بينما يظل سوق العمل فى حالة تجزئة وانقسام.

أما عن آثارها الاقتصادية فان المتشيعين لهـــا يـــرون أنهـــا ســـوف تفضـــي إلى آثـــارا موجبة،تأسيسا على أن العالم عندما يصبح سوقا واحدة،بما يؤدى إلى استخدام اكفأ للموارد العالمية وبالتالي تزيد رفاهية المستهلك والمنتج.أما المعارضون فيرون أنها ستفضي إلى تكريس مصالح الـــدول المتقدمة وتهميش الدول المتخلفة ، وتعمق تخلفها، كما انهم يرون أنها تحمل فى طياتها تناقضات قـــد تقوضها، وتتمثل فى تراجع دور الدولة القومية،وعدم وجود تنظيمات بديلـــة علـــى المســـتوى العالمي،وكذا الاتجاه المتزايد نحو التكتل.

# المبحث الثاني

# الشركات متعدية الجنسية

# فى

# غمار الثورة التكنولوجية

سبق أن رأينا أن الشركات متعدية الجنسية هي المنفذ الأساسي للعولمة متوسلة فى ذلك بمنجزات الثورة التكنولوجية،كما أنها تعيد تشكيل أنماط الإنتاج والاستهلاك باستخدامها لنظام جديد لتقسيم العمل الدولي،قد يؤدى إلى انتهاء الدولة القومية.ويهدف هذا المبحث إلى بيان وابراز العلاقة بينهما وبيان دورهما فى العولمة،ولتحقيق ذلك سنعرض لتعريف الشركات متعدية الجنسية ونشأتها وتطورها ثم نعرض لمفهوم التكنولوجيا وخصائصها ومراحل تطورها، والعلاقة بينها وبين الشركات متعدية الجنسية ودورهما فى العولمة.

## *أولا : إشكالية المصطلح والتعريف:*

بادئ ذي بدء، هناك خلاف حول المصطلح، إذ يفضل القانونيون الدوليون المصطلح Multi Nationals لكونه يعبر فى رأيهم عن قيام شركات معينة بإنشاء فروع لها أو شركات تابعة لها فى الخارج طبقا لاحكام القوانين الوطنية للدولة المضيفة، وبالتالي تتعدد الجنسية لنفس الشركة.والشركة من وجهة نظرهم هي شخص قانوني، والشخصية القانونية تتمتع بجنسية واحدة،هي جنسية الدولة الموجودة بها،إلا أن الشركة متعددة الجنسية هي عدة شركات تنشأ فى دول مختلفة، وتخضع كل منها لقانون الدولة المضيفة[1].

[1] للوقوف على مزيد من التفاصيل حول وجهة النظر هذه انظر:

د.حسام عيسى، الشركات المتعددة القوميات:دراسة فى الأوجه القانونية والاقتصادية للتركز الرأسمالي المعاصر،(بيروت،المؤسسة العربية للدراسات والنشر،١٩٨٢)،ص ١٦٩.

بينما يذهب الاقتصاديون إلى أن الوضــــع الفعلي لهذه الشركات يختلف عن وضعــها القانوني ،ذلك أن الشـــركات المنشأة فى الدول المضيفة إن هي إلا شركات تابعـــة للمركــز الرئيسي الذي يحتفـــظ بالسيطرة وبالتالي فهم يفضلون اصطلاح الشركات متعدية الجنسية Transnational Corporation .

فى حـــين يؤثر البعـــض استخدام اصطـــلاح الشـــركات دولية النشاط International Business Corporation كبديل للمصطلحين السابقين، وذلك تأسيسا علـــى أن هذه الشركات تزاول نشاطها فى عدد كبير من الدول،كما أن هذا الاصطلاح يبـــين دور هـــذه الشركات فى صياغة نمط جديد للتقسيم الدولى للعمل من خلال عولمة العملية الإنتاجيـــة[1]،إلا أن هذا المصطلح لا يصلح للتعبير عن طبيعة هذه الشركات،حيث أن عالمية رأس المال ظاهرة ليســت جديدة ،وبالتالي فان هذا المصطلح لا يصلح للتعبير عن الظاهرة موضوع البحـــث والـــتي نمــت واستشرت بعد الحرب العالمية الثانية، كما وان هذا المصطلح لا يميز بين الأشكال المختلفة لـــرأس المال العولمى، مثل التجارة العالمية والاقتراض والائتمان الدولي والاستثمار الأجنبي المباشر،فضـــلا عن الأنماط المستحدثة مثل نقل التكنولوجيا وعقود الإدارة والخدمات،كما يغفـــل التغـــيرات فى الهيكل التنظيمي لتلك الشركات وكذا علاقات الهيمنة، فضلا عن التغيرات التي تنتاب التكويـــن الرأسمالي الاحتكاري المعاصر[2].

هذا وقد استقر المجلس الاقتصادي والاجتماعي التابع للأمم المتحدة عام ٧٢ على تسمية هذه النوعية من الشركات باسم Transnational Corporations الشركات متعدية الجنسية،بـــل إنها أسست مركزا باسم الشركات متعدية الجنسية وذلك تأسيسا علـــى أن مصطلـــح Multinational يركز على ملكية شركة لأفراد أو هيئات من جنسيات مختلفة، يستوي فى ذلــك تملكها لفروع خارجية او عدم تملكها[3] ،أما مصطلح Transnational فيوضح العلاقة بين الشـــركة

---

[1] وللوقوف على عرض مفصل لآراء أصحاب هذا الاتجاه انظر:

د.محمد إبراهيم عبد الرحمن،الشركات دولية النشاط،كتاب الأهرام الاقتصادي رقم ٣٣ ،نوفمبر ١٩٩٠،ص٢٨-٣٦.

[2] د.محمد السيد سعيد،الشركات متعددة الجنسيات،منشور فى: العرب والازمة الاقتصادية العالمية: حوار الشـــمال والجنوب وأزمة تقسيم العمل الدولي،الشركات متعددة الجنسية،الحلقة النقاشية الثامنة لمعهد التخطيـــط العـــربي بالكويت،(نيقوسيا: دار الشباب للنشر،١٩٨٦)،ص ١١٥ – ١١٧.

3 UN, The Impact of Multinational Corporation on Development & World Polices, Dec. E/SSO/ REV.(New York: UN,1974),P25

الام وروافدها فى الدول الأخرى .وبالتالي فهي ليست شركات متعددة الجنسية ،ولكنها شركة واحدة لها فروع دولية عديدة تعمل تحت سيطرقا وفقا للاستراتيجية التي ترسمها لها.وقد أخذت هذه الدراسة بالتسمية المقترحة من الأمم المتحدة، نظرا لتناسبها مع التعريف الاقتصادي لهذه النوعية من الشركات.

وإذا كان الاتفاق على مصطلح يعبر عن هذه النوعية من الشركات يثير الجدل ،فأن تعريفها اكثر إثارة للجدل.حيث لا يوجد اتفاق عام على تعريفها، فهناك من ينظرون إلى هذه الشركات من زاوية قانونية بحتة، بينما يحصر الإداريون اهتمامهم فى الجوانب التنظيمية، فى حين ينصب اهتمام الاقتصاديين على الجوانب الاقتصادية لتلك الشركات، بل أن هناك من يتركز اهتمامهم فى المجال الجغرافي الذي يتم فيه ممارسة تلك الشركات لنشاطها الاستثماري من حيث كونه محليا أو أجنبيا، وبذلك تكون الشركات متعدية الجنسية إذا مارست نشاطها فى دولتين على الأقل، بالإضافة إلى آخرين يوجهون عنايتهم إلى عامل الحجم فتكون الشركة متعدية الجنسية إذا كانت تضم مجموعة من الفروع فى ظل استراتيجية استثمارية واحدة.والمقام لايتسع هنا لاستعراض هذه التعريفات وانتقادها[١].

ويمكن تعريف الشركات متعدية الجنسيه بأنها:

وحدات ضخمة الحجم تتبنى استراتيجية محددة تستهدف تعظيم أرباحها على مستوى جميع الفروع فى الأجل الطويل على المستوى الدولي متوسلة فى ذلك بأحدث الأساليب التكنولوجية.

ويتضح من هذا التعريف أن الشركات متعدية الجنسية هي وحدات ضخمة ولكن ما هو معيار ضخامة الحجم، توجد عدة معايير للضخامة،منها رأس المال والعمالة وحجم الإنتاج والإيرادات الإجمالية والقيمة المضافة ورقم الأعمال(المبيعات) والقيمة السوقية للشركات والاستثمارات.

---

[١] للوقوف على بعض هذه التعاريف انظر:رجاء يوسف عز الدين،الشركات العابرة للقوميات ودورها فى التنمية الاقتصادية فى مصر فى ضوء سياسة الانفتاح الاقتصادى،رسالة ماجستير غير منشورة،مكتبة كلية الاقتصاد والعلوم السياسية،جامعة القاهرة،١٩٨٤،وفى نفس الموضوع انظر كذلك:عقيلة عز الدين محمد طه،اثر الاستثمارات الاجنبية ونقل التكنولوجيا على التنمية الاقتصادية فى مصر،رسالة دكتوراه غير منشورة ،مكتبة كلية الاقتصاد والعلوم السياسية،جامعة القاهرة،١٩٩٠،ص ٢٤٠ – ٣٤٧.

ويلاحظ عدم ملائمة الثلاثة معايير الأولى .

فبالنسبة لمعيار رأس المال: لا يعتبر ملائما للتعبير عن ضخامة تلك الشركات في ضوء استراتيجيتها التمويلية التي تقوم على الاعتماد على مصادر التمويل الخارجي فهي تحصل على احتياجاتها التمويلية من الأسواق المالية المعولمة دون الإخلال بسيطرتها على الإدارة،حيث أن الأسهم تكون موزعة على عدد كبير جدا من المساهمين في دول متعددة ويصعب التنسيق بينهم بل قد يتعذر في معظم الأحوال حضورهم الجمعيات العمومية للشركات. كما أنها تمول كل فرع استنادا إلى التمويل المحلي المتاح في الدول المضيفة مع الاحتفاظ بالسيطرة على الإدارة.

وفي بعض الاحيان تقوم تلك الشركات بالإدارة دون التملك، ناهيك عن السيطرة من خلال عمليات مقاولات الباطن)، وبالتالي فان معيار رأس المال لا يصلح للتعبير عن ضخامة هذه الشركات واكبر دليل على ذلك أن حقوق الملكية لاكبر خمسمائة شركة عالمية عام ١٩٩٨بلغت ٣٥٤٢٣٣,٨بليون دولار،في حين بلغت أصول نفس الشركات في ذات العام ٣٨٩٨٩,٣ بليون دولار[١] أي بنسبة ١١٪ تقريبا.

ويعرض الجدول الآتي لمحة عن اكبر خمسمائة شركة عالمية عام ١٩٩٨

جدول رقم ( ٢ )

لمحة عن اكبر خمسمائة شركة عالمية لعام ١٩٩٨

| البيان | بالبليون دولار | نسبة التغير |
| --- | --- | --- |
| الإيراد | ١١٤٦٣,٤ | ٠,١ |
| الأرباح | ٤٤٠,٣ | -٢,٦ |
| الأصول | ٣٨٩٨٩,٣ | ١٤ |
| العمالة | ٣٩٦٨٥٦٢٤ | ٨ |

Source : Jeremy Kahn, the Fourtune Global 5 Hundred. The World's Largest Corporation , Fourtune August 2,1999,P.106.

كما أن معيار العمالة غير ملائم، حيث انه نتيجة للتقدم التكنولوجي،زادت إنتاجية العمال،وقل عددهم،ويكفي للتدليل على ذلك أن نذكر أن شركة ITOCHU اليابانية والتي تحتل

[١] Global 5 hundred Ranked By Performance, Fortune, August 2,1999,P.F.14.

المركز السادس فى قائمة اكبر خمسمائة شركة عالمية لم يزيد عدد العمال بها عن ٥٧٧٥ عاملا، وبما يقل عن عدد عمال شركة غزل فى دولة نامية.

أما معيار حجم الإنتاج فهو غير ملائم بسبب التنوع الشديد فى منتجات هذه الشركات.

أما المعايير الخمسة الأخرى فيمكن اعتبارها ملائمة للتعبير عن ضخامة هذه الشركات ولعل أكثرها شيوعا وقبولا معيار رقم الأعمال (المبيعات).

كما يجب أن تعمل هذه الوحدات فى ظل استراتيجية محددة. وتستهدف هذه الاستراتيجية تحقيق أقصى ربحية ممكنة فى الأجل الطويل، أي أنها قد تتحمل بعض الخسائر فى الأجل القصير–ومن جميع فروعها–أي أنها قد تحقق خسائر فى بعض الفروع. وتقوم هذه الإستراتيجية على عولمة الإنتاج والتسويق،وذلك من خلال عمليات التفكك الرأسي للعمليات الإنتاجية بين الدول ثم تحقيق التكامل أفقيا داخل كل دولة ورأسيا (للأمام وللخلف) بين مجموعة من الدول.كما تقوم بعولمة التمويل على النحو السابق بيانه.

وان كان البعض يميل إلى قصر تعريف الشركات متعدية الجنسيه على الشركات الإنتاجية فقط باعتبار أن ما تقوم به الشركات التجارية يعتبر امتدادا لنشاط التصدير،وان الشركات الإنتاجية هي فقط التي تقوم بعمليات عولمة الإنتاج،إلا أن الرأي الراجح أن نشاط الشركات التجارية يعتبر من قبيل عولمة التسويق وهو المقدمة الأولى لعولمة الإنتاج.

على أن تنفيذ هذه الاستراتيجية يتطلب وجود مركزية فى إدارة هذه الشركات، لها قدرة رسم الخطط والسياسات الملائمة واتخاذ القرارات الاستراتيجية التي يتم تنفيذها من خلال الفروع ولا يمكن تصور وجود إدارة مركزية لشركة متعددة الفروع والأنشطة وعالمية النشاط، دون التطور التكنولوجي الذي أتاح وسائل اتصالات متقدمة،وحاسبات إلكترونية دقيقة، وبالتالي تتمكن من متابعة تنفيذ القرارات الاستراتيجية واحكام سيطرتها على الفروع.

كما يجب أن تتسم الوحدات التابعة لتلك الشركات بالتنوع ، ويعكس الجانب الآخر من التعريف أنها وحدات تتمتع بالتنوع فى الأنشطة وموزعة على المستوى الدولي،فأما كونها وحدات متنوعة الأنشطة والمنتجات فمرده محاولة هذه الشركات تقليل المخاطر، حيث أن هذا التنوع يقلل احتمالات الخسارة، فالخسائر المحققة فى نشاط أو منتج تغطيه أرباح نشاط أو منتج آخر.

ولم يعد هذا التنوع قاصرا على إنتاج سلعة رئيسية واحدة مع منتجات ثانوية،و إنما اصبح يقوم على إنتاج تشكيلة من المنتجات.لا توجد بينها أي علاقة فنية، مثل تملك الشركة الدولية للتلغراف والتليفون ITT سلسلة فنادق شيراتون.

وقد يثور تساؤل عن عدد الوحدات التي يجب أن تتضمنها الشركة لكي تتصف بكونها شركة متعدية الجنسية؟ وقد تعددت الآراء في هذا الشأن،ولكن يمكن القول أن عدد الوحدات أو الفروع ليس مؤشرا لكون الشركة متعدية الجنسية، و إنما يعتبر مؤشرا لدرجة عولمة نشاطها،فالشركة تعتبر متعدية الجنسية حتى وان كانت تتملك فرعا خارجيا واحدا.وان كانت السمة الغالبة لهذه الشركات تمتعها بانتشار جغرافي واسع .

ويجب ملاحظة ان معظم هذه الشركات تنتمي للدول الصناعية المتقدمة ويبين الجدول التالي مدى سيطرة تلك الدول على النسبة الغالبة لاكبر خمسمائة شركة عالمية في عام ١٩٩٨.

جدول رقم ( ٣ )

توزيع اكبر خمسمائة شركة عالمية

| الدولة | عدد الشركات | %لأجمالي الشركات الكبرى | الإيرادات بالبليون دولار | % لإجمالي الإيراد | الأرباح بالمليون دولار | % لإجمالي الأرباح |
|---|---|---|---|---|---|---|
| الولايات المتحدة | ١٨٥ | ٣٧ | ٤٢٢٤,٩ | ٣٦,٩ | ٢٥٥١٧٣,١ | ٥٨ |
| اليابان | ١٠٠ | ٢٠ | ٢٥٤٢,٢ | ٢٢,٢ | -٩١٥١,١ | -٢,٩ |
| ألمانيا | ٤٢ | ٨ | ١١٩٥,٥ | ١٠,٤ | ٥٢٨,٨ | ٠,١٢ |
| فرنسا | ٣٩ | ٨ | ٨٨١,٦ | ٧,٧ | ٢٨٤٠٥,١ | ٦,٥ |
| بريطانيا | ٣٨ | ٨ | ٧١٩,٣ | ٦,٣ | ٤٨٨٨٥,٧ | ١١,١ |
| الإجمالي | ٤٠٤ | ٨١ | ٩٥٦٣,٥ | ٨٣,٥ | ٣٢٣٨٤١,٦ | ٧٣,٦ |

(١)لم يدخل في حساب الشركات البريطانية شركتان استثمار مشترك بريطاني / هولندي ورأسمالها يبلغ ١٣٩,٦ بليون دولار.

- الجدول من إعداد الباحث استنادا على بيانات - .Ibid

يتبين من الجدول السابق أن خمس دول فقط تمتلك اكثر من ٨٠٪ من اكبر خمسمائة شركة عالمية تمثل إيراداتها نحو ٨٣,٥ ٪ من أجمالي إيرادات الخمسمائة شركة، كما أن باقي الشركات موزع على الدول الصناعية المتقدمة الاخرى،والدول النامية ينحصر نصيبها فيما يلي: كوريا(تسع شركات)، كما توجد ست شركات فى الصين والبرازيل(أربع شركات)،وتايوان (شركتين)،وشركة واحدة فى كل من الهند والمكسيك وفنزويلا وماليزيا.

وان هذه الشركات لا تتسم بالتركز على مستوى الدول فقط، و إنما تميل هذه الشركات إلى التركز والاحتكار من خلال عمليات الاندماج Merge والسيطرة Take over أو التحالفات Alliances ، وهذه الاندماجات تزيد من عملقة هذه الشركات، فمثلا شركة ديملر كانت تحتل المركز السابع والعشرين من اكبر خمسمائة شركة عالمية عام ١٩٩٧ وشركة كريزلر كانت تحتل المركز الخامس والعشرين، وقد اندمجتا فى شركة كريزلر واحتلت الشركة الجديدة المركز الثاني من اكبر خمسمائة شركة عالمية عام ١٩٩٨.

## *ثانيا : النشأة و أسباب التطور:*

منذ فجر القرن السابع عشر ظهرت شركات احتكارية عملاقة فى مجال التجارة الخارجية لبعض المواد الاستهلاكية مثل الشركة البريطانية للهند الشرقية عام (١٦٠٠) كما انشأ الاستعمار البريطاني فى المستعمرات الأمريكية شركة خليج هدسون واحتكر التجارة بين بريطانيا وبعض مستعمراتها فى أمريكا الشمالية،وكانت هذه الشركات العملاقة تنفذ سياسات الدولة الام التي كانت تقوم على تصدير المصنوعات مقابل المواد الأولية.

ولكن لا يمكن الزعم بان هذا النوع من الشركات ينتمي إلى، أو يعتبر بداية لظاهرة الشركات متعدية الجنسيه ،و إنما يمكن إرجاع جذور هذه الظاهرة إلى نهاية القرن التاسع عشر حيث ظهر شركات وطنية عملاقة فى مجالات الصلب والبترول والورق... وغيرها كنتيجة لاندماج عدة شركات،وهى فترة ظهور نمط احتكارات Trusts وقد زحفت هذه الشركات إلى الدول الخارجية لاستثمار أموالها بعد تثبيت أقدامها فى السوق المحلى.

وقد أخذت هذه الظاهرة فى التزايد فى عشرينات القرن الحالى،وبحلول عام ١٩٣٩، أقامت مائة سبع وثمانون شركة أمريكية سبعمائة وخمسة عشر فرعا خارج الولايات المتحدة منها

ثلاثمائة وخمسة وثلاثين فى أوربا،ومائة وتسعة وستين فرعا فى كندا، ومائة واربعة عشر فرعا فى أمريكا الجنوبية والباقي موزعة فى أماكن أخرى من العالم[1].

ومنذ منتصف الخمسينات من هذا القرن بدأت موجة جديدة من موجات نمو هذه الشركات،تلتها موجة أخرى خلال حقبة السبعينات بعد دخول الاقتصاد الرأسمالي العالمي فى أزمته المعاصرة حيث مالت معدلات الأرباح إلى التناقص، كما زادت الفجوة بين الادخار والاستثمار،فاتجهت تلك الشركات إلى الخارج للاستفادة من فروق أسعار المدخلات.

على أن النمو المكثف لهذه الظاهرة تم منذ منتصف الثمانينات وحتى الآن، وذلك نتيجة لزيادة متوسط الدخول فى تلك الدول من ناحية كما أن العديد من الدول من بينها –دول نامية– قدمت العديد من التسهيلات والضمانات، والحوافز لجذب هذه الشركات وذلك فى إطار سياستها الليبرالية فى ضوء توجهات صندوق النقد والبنك على النحو المفصل فى المبحث السابق.

على انه يمكن التمييز بين ثلاثة مراحل مرت بها هذه الشركات لعولمة الإنتاج[2]:

*المرحلة الأولى:* إقامة وحدات فى الخارج مستقلة من الناحية القانونية، وقد شاع هذا النمط فى الربع الأخير من القرن التاسع عشر حتى الحرب العالمية الثانية،أي خلال فترة الثورة الصناعية الأولى وما تم فى إطارها من تخصص وتقسيم دولي للعمل على أساس دول صناعية وأخرى موردة للمواد الخام،وقد قامت شركات فى المستعمرات تابعة للشركات الدولية العملاقة، أي أنها تقوم على ملكية الشركة الأم كليا أو جزئيا لرأس مال الشركة التابعة.

*المرحلة الثانية:* وهى تقوم على التعامل البسيط،حيث قامت بعض الشركات متعدية الجنسية بنقل بعض أنشطتها الصناعية إلى دول معينة للاستفادة من رخص العمالة أو المواد الخام وتتمثل الصناعات المنقولة فى عمليات التجميع أو صنع مكونات هامشية تحت الهيمنة التكنولوجية والمالية والتسويقية للشركات الأم.وبالتالي فان هذه الأنشطة متكاملة مع الصناعات الموجودة فى الدولة

---

1 Raymon Vernon: " The Economic Consequences of U.S. Foreign Direct Investments " in Robert E. Baldwin and J .D Richardson ( eds.) , International Trade and Finance (Boston : Little Brown & Co., 1974), P.P.285 – 289

[2] د. محمد عبد الشفيع عيسى،"النظام الاقتصادى فى مرحلة انتقالية: دراسة فى الاقتصاد السياسى الدولى مع اشارات الى الوطن العربى،مجلة السياسة الدولية، العدد ١٢٤،ابريل ٩٦،ص ٢١٤ – ٢١٥.

الأم.وهنا لا تحتاج الدولة الأم إلى تملك الفروع على عكس الحالة الأولى. وقد سادت هذه المرحلة من أواخر الستينات حتى بداية الثمانينات.

أما المرحلة الثالثة: فنتيجة لثورة المعلومات تمكنت هذه الشركات من تطبيق صيغة التكامل المعقد، من خلال السماح للفروع بالقيام بأعمال الإنتاج والتسويق والتمويل والبحث والتطوير المتعلقة بنشاط الشركة الام على أساس عالمية النشاط كوحدة واحدة.

أي انه يمكن القول أن فى المرحلة الأولى اهتمت الشركات متعدية الجنسيه بالحصول على المواد الخام وفى المرحلتين الثانية والثالثة ركزت على فتح أسواق لمنتجاقا، و إنتاج سلع وخدمات لحساب تلك الشركات لإعادة تصديرها والخلاف بينهما فى درجة السيطرة على الفروع ومدى ما تتمتع به تلك الفروع من حرية فى اتخاذ القرار.

## *ثالثا : أسباب تزايد ظاهرة الشركات متعدية الجنسيه:*

يمكن رد تزايد هذه الظاهرة إلى مجموعة من الأسباب لعل من أهمها:

### *المجموعة الأولى تداعيات الحرب العالمية الثانية:*

تعتبر الحروب مصدرا لتوليد الأرباح،إذ أن صناعة السلاح وتموينات الجيوش صناعة مربحة،كما تستفيد الصناعة والمجالات الإنتاجية من البحوث التي تجريها الحكومات لتطوير الأسلحة،وبعد أن تضع الحرب أوزارها فان عمليات التعمير توجد سوقا رائجا لمواد البناء والتشييد، وما يرتبط بها من صناعات.

وقد ترتب على انتهاء الحرب العالمية الثانية مجموعة من التداعيات كان لها آثارا بالغة على توسع ونمو هذه الشركات وذلك على النحو الآتي :

١ – وقد ترتب على قيام الحرب العالمية الثانية ودخول أمريكا طرفا فيها وقيامها بتوفير معدات القتال والتموينات لجيوش الحلفاء توسع كبير فى الطاقات الإنتاجية لشركاتها.وبعد انتهاء الحرب،اصبح جزءا كبيرا من هذه الطاقات عاطلا،فى حين أن أوربا ما بعد الحرب كانت متعطشة لرؤوس الأموال والتكنولوجيا لاعادة الأعمار، وكان من الطبيعي أن تستثمر الشركات الأمريكية فوائض أموالها فى إنشاء فروع لها فى أوربا .

وقد ترتب على زيادة نفوذ الشركات الأمريكية فى أوربا دفع الشركات الأوربية لمحاولة تطوير نفسها للحد من نفوذ الشركات الأمريكية، وبالتالي ظهرت الشركات الأوربية متعدية الجنسية.

٢ – أن مشروع مارشال قد أدى إلى توسع هذه الشركات من زاويتين أساسيتين:

أ – فى إطار مشروع مارشال تحولت الصناعة الأوربية إلى استهلاك النفط كمصدر للطاقة بديل للفحم،الأمر الذي استثمرته الشركات الأمريكية متعدية الجنسية، حيث كثفت من وجودها ونشر فروعها فى الدول المتخلفة.

ب – انه أدى إلى قيام السوق الأوربية المشتركة التي أدت بدورها إلى توسيع نطاق السوق.وبالتالي أتاحت الفرصة لقيام شركات عملاقة للاستفادة من إمكانيات السوق الواسعة،وقد اغرت وفورات الحجم هذه الشركات بالتوسع فى الأسواق الخارجية،ومن هنا كانت بداية إنشاء وتوسع الشركات الأوربية.

٣ – كما أن قيام حركات التحرر الوطني وما تلاها من تغيرات أدت إلى تصفية الاستعمار بشكله التقليدي، جعل الدول المستعمرة تغير من نمط تدخلها، وما ترتب على نبذ الحروب كوسيلة لحسم الخلافات بين الدول الرأسمالية، والتعايش السلمي فيما بينها لم يكن ممكنا إلا إذا تجاوزت الشركات الرأسمالية حدودها القومية وبدأت تنظر إلى السوق العالمي كوحدة واحدة.

*المجموعة الثانية : طبيعة النظام الاقتصادي العالمي:*

أ – الاتجاه النزولي لمعدلات الأرباح فى الدول الرأسمالية المتقدمة بسبب ارتفاع معدلات الأجور فيها من جهة،ومحدودية الفرص الاستثمارية نتيجة للتركز الرأسمالي الشديد من جهة أخرى دفع الشركات إلى التوجه للبحث عن فرص استثمارية خارجيا،وضيق نطاق الأسواق المحلية فى الدول المتقدمة. وعدم قدرة الأسواق المحلية على استيعاب منتجات الشركات العملاقة خاصة بعد استخدامها المكثف للتكنولوجيا من جهة ثالثة.الأمر الذي دفع هذه الشركات إلى الخروج إلى الإطار العالمي إنتاجا وتوزيعا بما يتلاءم مع قدرتها الإنتاجية والتسويقية.

ب – التوجهات الليبرالية للنظام الاقتصادي العالمي:أثرت التوجهات الليبرالية للنظام الاقتصادي العالمي على توسع وانتشار الشركات متعدية الجنسية،من عدة جوانب:

ففي مؤتمر جامايكا عام ١٩٧٦ تم الاتفاق على التخلي عن نظام أسعار الصرف الثابتة،فأصبحت السياسات النقدية وسياسات الصرف الأجنبي ذات طبيعة ليبرالية،حيث اتجهت أسعار الصرف إلى

التعويم مع ما يستتبعه هذا النظام من حرية دخول وخروج العملات،وقد ساعد ذلك تلك الشركات للولوج للدول المضيفة بسهولة ويسر تحويل الأرباح وفوائض الاستثمار بسهولة ويسر،كما أن توسع واندماج أسواق المال العالمية على النحو السالف بيانه في المبحث السابق أتاح لهذه الشركات فرصة الحصول على تمويل وتحريك المدخرات المحلية في أي دولة ترحل لها.كما أن السياسات الليبرالية المتبعة عالميا الآن، والتي تتبعها الدول المدينة في إطار سياسات التثبيت الاقتصادي والتكيف الهيكلي،تكفل الضمانات والامتيازات والحوافز الاستثمارية لتلك الشركات.بل واكثر من ذلك فان معظم الدول أصبحت تنشد ود هذه الشركات أو تعمل على جذب الاستثمارات الأجنبية في ضوء تغير توجهات هذه الدول تحت دعوى العولمة والتحرير وانتهاء حقبة التوجه نحو التنمية المستقلة.

ج – يضاف إلى ما سبق أن الثورة التكنولوجية مكنت تلك الشركات من الانتشار الواسع بما أتاحته من نظم معلومات وأساليب اتصال متقدمة، تمكنها من السيطرة على مئات بل آلاف الفروع المنتشرة في كافة بقاع الأرض،كما أن هذه الثورة التكنولوجية مكنت من زيادة الإنتاجية،وخفض تكلفة المواد الأمر الذي أدى إلى زيادة الأرباح وتراكمها، وبالتالي مزيد من توسع تلك الشركات.وفي هذا ما يقودنا للحديث عن الثورة التكنولوجية وعلاقتها بالشركات متعدية الجنسية ودورها في العولمة والتقسيم الدولي للعمل. إلا أن ذلك يتطلب تحديد مفهومها وخصائصها وتطورها ابتداءا.

## رابعا : مفهوم التكنولوجيا:

هي مصطلح إغريقي مكون من مقطعين Techno بمعنى الفن أو المهارة في صنع المنتجات،و Logy وتعني العلم وبالتالي يرى أنها تعني علم الفنون الإنتاجية[1].أي ما يطلق عليه الصنعة،ولهذا يميل البعض إلى تعريفها بأنها العلم الذي يدرس الصنائع[2].

ويمكن تعريف التكنولوجيا بأنها"مجموعة المعارف النظرية والعملية المستخدمة في إنتاج سلع وخدمات".[3]فالمعارف النظرية هي التي تؤدي إلى الاختراع والتوصل إلى استحداث طرق

---

[1]Harry G Johnson, Technology & Economic Interdependency, (London: Macmillan PressLimted,1975), P .10.

[2] د.إسماعيل صبري عبد الله، استراتيجية التنمية في مصر، أبحاث المؤتمر العلمي الثاني للاقتصاديين المصريين،(القاهرة:الهيئة المصرية العامة للكتاب،١٩٧٢)ص ٥٢٩.

[3] د.حسام عيسى،نقل التكنولوجيا كأداة للتدويل والتبعية: نظرة إلى المستقبل العربي من خلال التجربة المصرية، في المعهد العربي للتخطيط (الكويت) مستقبل التنمية في الوطن العربي (دراسات مستقبلية)،مستقبل التصنيع

إنتاجية،وهي نتاج عمل الباحثين والعلماء،وتوافرها شرط ضروري للتطور التكنولوجـــي،بينمـا المعارف العلمية هي مهارات مكتسبة تستغل فى تطبيق المخترعات،أو المعارف النظرية لانتاج السلع والخدمات،وهي تتم فى إطار الوحدة الإنتاجية وهي دور المنظم.

وعلى ذلك يمكن القول أن التكنولوجيا هي المجموع الكلى للمعارف النظرية والعمليـة معا[1].فالمعارف العملية وحدها ليست هي التكنولوجيا فهي لا تعدو كونها منتجا من منتجاتها، حيث أن التكنولوجيا هي ابتكار تقنيات جديدة واعدادها واستعمالها،والتقنيات هي توليفة من العمليات المستخدمة لانتاج سلعة معينة[2].على انه ينبغي التأكيد على أن توافر المعارف النظريـة والعمليـة والقدرة على تطبيقها ليس إلا شرطا ضروريا للتطور التكنولوجي،ويتمثل الشرط الكافي فى وجـود طلب فعلى على التكنولوجيا من قبل النظام الإنتاجي.ولعل ابلغ دليل على ذلـك أن الشـركات الصناعية الاحتكارية كانت تشترى البحوث والاختراعات لتمنع تنفيذها وبالتالي مرت فترة مـابين الحربين دون ظهور مخترعات حديثة[3]،أما الآن فتلك الشركات تتخذ من التكنولوجيا أداة لزيـادة نصيبها من السوق،بل وفتح أسواق جديدة وبالتالي فهي تمول البحث والتطور بسخاء. الأمر الذي أدي إلى تطور علمي مذهل فى فترة زمنية وجيزة على النحو الذي سنفصله فيما بعد.

## خامسا : خصائص التكنولوجيا:

التكنولوجيا هي اصل من أصول المنشأة،تملك بالتقادم الفني ولكنـها ليسـت عرضـة للإهلاك المادي. أي أنها لا تبلى بالاستخدام،و إنما تبلى نتيجة ظهور تكنولوجيا اكثر تطورا،يمكـن تعدد مستخدميها فى ذات الوقت،كما يمكن نقلها بتكلفة منخفضة مقارنة بنفقة إنتاجها[4].إلا انـه يتعين أن يؤخذ فى الاعتبار أن إحدى الخصائص الهامة للتكنولوجيا هي خضوعها لمبدأ الاستبعاد،أي أن منتجي التكنولوجيا يقصرون استخدامها على أنفسهم ويستبعدون غيرهم من اسـتخدامها،ولا

---

والتكنولوجيا فى ضوء الخبرة الخليجية والمصرية،محاضرات الحلقة النقاشية الحادية عشر ديسـمبر ٨٧ – أبريـل ٨٨،(دمشق: طلاس للدراسات والترجمة والنشر،١٩٨٩)،ص٩٥ .

[1] فينان محمد طاهر،مشكلة نقل التكنولوجيا:دراسة لبعض الأبعاد السياسية والاجتماعية،(القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٨٦)،ص ٢٦.

[2] د.حسام عيسى، نقل التكنولوجيا كأداة التدويل والتبعية، مرجع سبق ذكره، ص ٩٥.

[3] د.إسماعيل صبري عبد الله،الكوكبة ،المدير العربي،مرجع سبق ذكره ، ص ١٩.

[4] د.حسام عيسى، نقل التكنولوجيا كأداة للتدويل والتبعية، مرجع سبق ذكره، ص ٩٧.

يجوز الاحتجاج بان منتجي التكنولوجيا غالبا ما يقومون بنقلها إلى الآخرين،ذلك أن عملية نقل التكنولوجيا غالبا ما تتعلق بنقل تكنولوجيا قديمة على النحو الذي سنفصله فى المبحث القادم،وحتى فى حالة نقل التكنولوجيا الحديثة فانه يجب أن نميز بين: النقل الداخلي للتكنولوجيا وهو ما تقوم به الشركات متعدية الجنسية من نقل التكنولوجيا بين المركز الرئيسي فى الدولة الام وفروعها فى الدول المضيفة،وهذا النقل للتكنولوجيا لا يفيد الدول المضيفة فى شئ حيث انه مازال داخل نطاق الشركة نفسها خصوصا فى ضوء التقسيم الدولي الجديد للعمل حيث ما يتم إنتاجه فى كل دولة إن هو إلا جزء ضئيل من عملية إنتاجية معقدة موزعة على عدد من الدول.أما النقل الخارجي للتكنولوجيا فهو ما يعرف بعقود تسليم المفتاح Turn Key ،فغالبا ما يوصف بأنه نقل خالي من التكنولوجيا.

## سادسا : التطور التكنولوجي :

مر التطور التكنولوجي المعاصر بثلاث مراحل:-

*المرحلة الأولى (الثورة الصناعية الأولى):*

بدأت تلك الثورة فى إنجلترا وقد انتقلت منها فيما بعد إلى الولايات المتحدة والدول الأوروبية ثم إلى الاتحاد السوفيتي واليابان فى الربع الأخير من القرن الثامن عشر،واستمر حتى الحرب العالمية الثانية،وتمثلت تلك الثورة فى نقل العبء العضلي وجزء من العبء الذهني الذي يمارسه العامل إلى الآلة،وكان اكتشاف الطاقة البخارية والصناعات الميكانيكية إيذانا ببدء هذه الثورة،وخلال القرن التاسع عشر وحتى منتصف القرن العشرين ظهرت مصادر جديدة للطاقة تتمثل فى النفط والكهرباء،وصناعة معدات النقل الحديثة برا وبحرا وجوا.

*المرحلة الثانية (الثورة الصناعية الثانية):*

بدأت بنهاية الحرب العالمية الثانية حتى أوائل السبعينات،ويطلق عليها الثورة العلمية التكنولوجية،وتقوم على الاتوماتية،التي أدت إلى نقل جزء من العبء الذهني إلى الآلة،وقد ارتكزت هذه الثورة على التقدم التكنولوجي الذي تم فى غمار الحرب الطاقة النووية وابرز صناعاتها هي الصناعات الإلكترونية والصناعات العسكرية وأسلحة الدمار الشامل والصواريخ عابرة القارات ومتعددة الرؤوس النووية وذاتية الدفع والأقمار الصناعية وسفن ومحطات الفضاء وتطور الآلات

ومعدات النقل من خلال وسائل التحكم الذاتي الأتوماتيكي [1]، وقد استفادت قطاعات الإنتاج المدني بصفة خاصة الشركات متعدية الجنسية من نتائج البحوث والتطوير والمنجزات التكنولوجية التي تجريها الدولة لدعم قدرتها العسكرية إذ يكفي أن نذكر على سبيل المثال أن الطائرة البوينج ٧٠٧ ،والتي احتلت المكانة الأولي لاكثر من ١٥ عاما هي المقابل المدني لقاذفة القنابل B ٥٤٢ ، والتي غطى تكاليف بحوثها البنتاجون [2].وقد تركزت هذه الثورة أساساً فى الولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد السوفيتي السابق.

*المرحلة الثالثة (الثورة الصناعية الثالثة):*

تركزت فى الولايات المتحدة واليابان والدول الأوربية وهى ترتكز على الأعمدة الآتية:

١ - *المعلوماتية:* Informatics وهى ثمرة تزاوج تكنولوجيا المعلومات التي تتمثل فى صنع الأجهزة الإلكترونية الدقيقة والتي تعمل بتقنيات الذكاء الاصطناعي وتكنولوجيا الاتصالات عن بعدTelematics والتي توظف الأقمار الفضائية والكابلات الضوئية تحت الماء.

٢ - *التكنولوجية الحيوية:* تستهدف تحسين الصفات السلوكية للنبات والحيوان وتطور الحاسبات الإليكترونية من خلال الشبكات العصبية، حيث نشأ ما يعرف باسم العصر الحيوي The Genetic Age والذي سيفتح آفاقا جديدة فى الهندسة الوراثية وسيؤدى إلى توفير الغذاء وكذا العلاج للأمراض المستعصية...الخ .

٣ - *تكنولوجيا إحلال المواد:* حيث تعرف بما يسمى The New Alchemy Age أو عصر المواد الجديدة ،والتي سيكون لها اثر كبير على الندرة والوفرة النسبية للموارد الاقتصادية حيث ستفتح أفاقا جديدة تتمثل فى:

أ - مواد فائقة التوصيل Supper Conductor ، وهى تمكن من نقل الكهرباء بدون الفاقد المترتب على وجود مقاومة،وهذا سيؤثر على ترشيد استهلاك الطاقة،كما سيؤثر على نظم النقل(القطارات الطائرة Flying Trains ).

---

[1] د. محمد عبد الشفيع عيسى ، مرجع سبق ذكره، ص ٢٠٦ -٢٠٧.

[2] د. إسماعيل صبري عبد الله ،محاضرة ألقيت فى ندوة الآثار الاقتصادية للعولمة فى العالم الثالث وأوربا الغربية، منشورة فى ممدوح الحبشي(محرر)،مرجع سبق ذكره،ص ٦٢.

ب – توفير أنواع جديدة من المعادن لها نفس خصائص المواد الطبيعية[1].

ج – ظهور مصادر جديدة للطاقة بديلة للنفط (الطاقة الشمسية والنووية).

وستؤدى هذه الثورة إلى ضياع الميزة النسبية التي تتمتع بها الدول المتخلفة فى إنتاج وتصدير المواد الأولية، واتجاه أسعارها إلى التناقص،وتميز البلاد المتقدمة فى إنتاج المواد الجديدة، إذ بفضل الهندسة الوراثية زادت قدراتها على إنتاج المواد الأولية الخام والغذائية.

على انه يمكن ملاحظة ثلاث مراحل مر بها إنتاج التكنولوجيا:فى المرحلة الأولى كان يتم إنتاج التكنولوجيا داخل الوحدة الإنتاجية بواسطة الفنيين،وفى مرحلة تالية،تم فصلها عن العملية الإنتاجية ولكنها ظلت بداخل نفس الوحدة الإنتاجية،ثم تطور الأمر وأصبحت التكنولوجيا منتج مستقل،له قيمة استعماليه وقيمة مبادلة وبالتالي ظهرت شركات متخصصة فى إنتاج وتسويق التكنولوجيا.

## سابعا : الإنتاج العالمي للتكنولوجيا:

يتسم إنتاج التكنولوجيا بالتركز فى الدول المتقدمة، حيث أن الدول المتقدمة تخصص نسبة كبيرة من الدخل القومي تصل إلى نحو ٣٪من ناتجها المحلى الإجمالي فى المتوسط بينما تبلغ هذه النسبة نحو ٠,٦٪فى الدول المتخلفة.بل أن الإنفاق فى الدول المتقدمة على البحث والتطوير يتجاوز ٨٥٪من إجمالي الإنفاق العالمي على البحث والتطوير.بل أن الإنفاق على البحث والتطويرفى الدول المتقدمة فى تزايد مستمر فى حين أن الأنفاق عليها ينخفض بشدة فى الدول المتخلفة

ولا يقتصر الأمر على الإنفاق على البحث والتطوير،ولكنه يمتد إلى المشتغلين به حيث يبلغ عدد العلماء والمهندسين المشتغلين بالبحث العلمي فى تلك الدول نحو ٤لكل ألف من السكان فى المتوسط، بينما تبلغ فى الدول المتخلفة نحو ٠,٢ لكل ألف من السكان.

كما أن توزيع إنتاج السلع الرأسمالية فى العالم، يوضح تركزها فى الدول المتقدمة،بالإضافة إلى أن براءات الاختراع معظمها مركز فى الدول الصناعية المتقدمة،وحتى براءات الاختراع الصادرة من الدول المتخلفة معظمها صادر من شركات تابعة للدول المتقدمة،ووفقا لتلك المؤشرات

---

[1] شريف دلاور،تنافسية مصر فى إطار النظام التكنولوجي الجديد،فى محمد السيد سعيد(محرر) الثورة التكنولوجية:خيارات مصر للقرن ٢١،(القاهرة، مركز البحوث والدراسات الاستراتيجية بالأهرام،١٩٩٦)ص ٧٦ – ٧٧.

فان إمكانيات إنتاج التكنولوجيا يتركز ما يزيد عن ٩٠٪منها في الدول المتقدمة[1].أي أن الشركات متعدية الجنسية تتحكم في إنتاج التكنولوجيا، وفي نقلها عالميا.إذ توضح إحدى الدراسات أن تلك الشركات أسهمت بنحو ٨٠٪ من الإنجازات التكنولوجية الحديثة وان هذه الشركات تسيطر على احدث المعدات التكنولوجية،بل وتمد سلطاها الى المجالات المأمول تطورها تكنولوجيا وذلك من خلال الإنفاق الهائل على البحوث والتطوير في هذه المجالات،وبالتالي فهي تحكم قبضتها على نسبة تتراوح بين ٨٠ - ٩٠ ٪ من إجمالي عمليات نقل التكنولوجيا إلى الدول المتخلفة[2].

أي أن الشركات متعدية الجنسية أسهمت في تطوير و إنتاج التكنولوجيا إسهاما كبيرا،كما أن التطور التكنولوجي أفضى إلى توسع تلك الشركات من خلال العلاقة الدائرية بينهما على النحو السابق بيانه.

ويكفي في هذا المجال أن نشير إلى أن الثورة التكنولوجية قد وفرت إمكانية إرسال كميات ضخمة من البيانات بتكاليف منخفضة للغاية،وبالتالي مكنت الشركات متعدية الجنسية من تطبيق التنوع الجغرافي في شتى مراحل الإنتاج بسهولة مع الاحتفاظ بسيطرتها الإدارية، بمعنى آخر،أن التكنولوجيا الحديثة أتاحت لتلك الشركات تخطى وفورات الحجم والولوج إلى وفورات النطاق،أو أن تجمع بين الإنتاج ذي الحجم الكبير،والإنتاج المعد خصيصا وفقا لاحتياجات كل سوق على حدة[3].

وقد تمكنت الشركات متعدية الجنسية من إرساء دعائم عولمة الإنتاج والتسويق والتمويل - بل وتعميقها - من خلال الإمكانيات التي أتاحها لها التطور التكنولوجي، مستحدثة بذلك نمطا جديدا للتقسيم الدولي للعمل، وهذا هو موضوع المبحث الثالث.

---

[1] UNESCO, Statistical Year Book, (Paris : UNESCO Publishing ,1995),P.5 – 17.

[2] د.نوزاد عبد الرحمن الهيتي،ثورة التكنولوجيات الجديدة والنظام الاقتصادي العالمي،مجلة البحوث الاقتصادية ،المجلد السابع،العددان الاول والثاني، ١٩٩٦، الصادرة عن الهيئة القومية للبحث العلمي،مركز بحوث العلوم الاقتصادية ،بنغازي،ص ١٤٨.

[3] مؤتمر الامم المتحدة للتجارة والتنمية،العولمة والتحرير:التنمية في مواجهة تباين جارفين،مرجع سبق ذكره ص ٢٢

## الخـــــــلاصة:

يوجد خلاف حول مصطلح الشركات متعدية الجنسية وتعريفها،فمصطلح الشـــركات متعدية الجنسية يناسب التعريف الاقتصادي لتلك الشركات ويتماشى مع التسمية المقترحة مــــن الأمم المتحدة،كما انه يمكن تعريفها بأنها وحدات ضخمة الحجم تتبنى استراتيجية محددة،تستهدف تعظيم أرباحها على مستوى جميع الفروع،فى الأجل الطويل متوسلة فى ذلك بأحدث الأســـاليب التكنولوجية.

- ويثير هذا التعريف جدلا حول معيار الضخامة،غير أن انسب هذه المعايير معيار المبيعات(رقـــم الأعمال).

- تتسم هذه الشركات بالتركز فى الدول المتقدمة،كما أنها تميل إلى التركز والاحتكار من خلال عمليات الاندماج والسيطرة والتحالفات.

- ترجع نشأة هذه الشركات إلى نهاية القرن التاسع عشر،وقد نشأت لاندماج عدة شـــركات وقد تزايدت الظاهرة خلال العشرينات من القرن الحالي،إلا أن هذه الظاهرة تزايدت خـــلال الخمسينات،وتوسعت خلال السبعينات كنتيجة للازمة المعاصرة للنظام الرأسمـــالي فى محاولـــة للاستفادة من فروق أسعار المدخلات،إلا أن النمو المكثف لهذه الشركات تم خلال حقبـــتي الثمانينات والتسعينات،لزيادة مستويات الدخول،والتوسع فى تقديم ضمانات للاستثمار.

- ويمكن رد أسباب تطور تلك الشركات إلى:

- محاولة استثمار الشركات الأمريكية لطاقاتها المعطلة بعد الحرب العالمية الثانية،ومشروع مارشـل وما ترتب عليه قيام السوق الأوروبية المشتركة ساعدت على نشأة شركات متعدية الجنســـية فى أوروبا،بالإضافة إلى الأزمة الاقتصادية المعاصرة واتجاه الأرباح إلى التناقص دفع الشركات للبحـث عن فرص استثمارية فى الخارج،فضلا عن التوجهات الليبرالية للنظام الاقتصادي العالمي،والثـــورة التكنولوجية بإمكانياتها.

- وتعرف التكنولوجيا بأنها مجموعة المعارف النظرية والعمليـــة المســـتخدمة فى إنتـــاج ســـلع وخدمات،وتتسم بأنها تملك بالتقادم الفني دون المادي،ويمكن نقلها بتكلفة اقل كثيرا من تكلفة إنتاجها،كما تخضع لمبدأ الاستبعاد.

- وقد مر التطور التكنولوجي بثلاثة مراحل:

–الثورة الصناعية الأولى: وتمثلت فى نقل العبء العضلي وجزء من العبء الذهني إلى الآلة،وقامت على الطاقة البخارية.واستغرقت القرن التاسع عشر ومنتصف القرن العشرين.وقد بدأت فى انجلترا وانتقلت منها إلى الدول الأوروبية والولايات المتحدة.

– الثورة الصناعية الثانية:وأدت إلى نقل جزء من العبء الذهني إلى الآلة،وترتكز على الصناعات الإلكترونية والصناعات العسكرية وتركزت فى الولايات المتحدة،والاتحاد السوفيتي السابق.

الثورة الصناعية الثالثة:ترتكز على المعلوماتية والتكنولوجيا الحيوية وتكنولوجيا إحلال المواد وهذه المراحل الثلاث تماثل مراحل تطور الشركات متعدية الجنسيه.

ويتسم إنتاج التكنولوجيا بالتركز فى الدول المتقدمة لتركز الشركات متعدية الجنسيه بها، حيث تقوم هذه الشركات بتمويل البحوث والتطوير،وتستفيد من نتائجها فى زيادة توسعها وعولمة الإنتاج والتسويق والتمويل،من خلال نمط جديد للتقسيم الدولي للعمل.

# المبحث الثالث

# التقسيم الدولي للعمل

# بين نظرية المزايا النسبية والمزايا التنافسية

في المجتمعات البدائية،كان نظام الإنتاج فيها مؤسسا على الاكتفاء الذاتي، أي أن كل فرد يقوم بإنتاج ما يكفي حاجته الأساسية،ومن ثم لم يكن هناك فائض ،وبالتالي لم تنشأ الحاجة إلى المبادلة سواء بين الأفراد أو بين المجتمعات.

وبعد ردح من الزمن،اهتدى الإنسان إلى التخصص،ووفقا لهذا النظام فان كل فرد عليه أن يتخصص في إنتاج السلعة التي تؤهله مهاراته واستعداداته لإنتاجها، وعلى ذلك لم يعد ينتج كل السلع والخدمات التي يحتاجها،وإنما فقط ينتج سلعة واحدة،ولكي يحصل على احتياجاته من السلع الأخرى،عليه إنتاج فائض من السلعة التي يتخصص في انتاجها،ويبادل هذا الفائض بفائض إنتاج الآخرين.

ونفس الفكرة طبقت على معاملات الدول ،حيث أن كل دولة تتخصص في إنتاج السلعة التي يمكنها إنتاجها بكفاءة اكثر، وتبادل فائض إنتاجها منها بفائض الدول الأخرى.

ثم ما لبث أن اهتدى الإنسان إلى تقسيم العمل،حيث لم يعد الفرد متخصصا في إنتاج سلعة واحدة وإنما في إنتاج جزء من مكونات أو عملية أو مرحلة فقط من مراحل إنتاج السلعة.

واليوم نجد نمط تقسيم العمل الدولي قد تحول من التقسيم الذي يقوم على تخصص بعض البلدان في إنتاج نوعية معينة من السلع، وتخصص الدول الأخرى في إنتاج نوعية اخرى، الى نمط يقوم على تحويل العالم إلى مصانع كبيرة وتقسيم مراحل إنتاج السلعة الواحدة بين عدة بلدان للاستفادة من فروق الأسعار والتسهيلات الموجودة في كل دولة من هذه الدول.

هذا على المستوى التطبيقي للتقسيم الدولي للعمل،ويلاحظ ان كل مرحلة من مراحل التقسيم كانت تساندها، بل وتدشنها نظريات اقتصادية لتبرر هذا النمط من أنماط التقسيم،وقد عرف الفكر الاقتصادي نظرية الميزة المطلقة والميزة النسبية. والأخيرة لحقتها تطورات عديدة لمحاولة استكمال جوانبها،وتفادى ما بها من عيوب،كل هذا لتبرير النمط الأول من تقسيم العمل،أما في ظل النمط الثاني لتقسيم العمل فقد ظهرت عدة نظريات أخرى لتبريره ،وأيضا في إطار الميزة النسبية بل أن البعض تجاوزها وشرع في الحديث عن الميزة التنافسية.

ويهدف هذا المبحث إلى عرض نمطي التقسيم الدولي للعمل مع التركيز على النمط الحالي مع بيان دوافع كل منهما والنظريات التي يستند إليها.

## *أولا : النمط التقليدي للتقسيم الدولي للعمل:*

ظهر النمط التقليدي للتقسيم الدولي للعمل في غمار الثورة الصناعية الأولى،التي استندت على البخار والفحم ونمت في ظلها صناعة المنسوجات والحديد والنقل.كما دعمتها الثورة الصناعية الثانية التي ارتكزت على الكهرباء والنفط وفي إطارها قامت و تطورت صناعات العبارات والطائرات والسلع الاستهلاكية المعمرة.

وقد كان هذا النمط للتقسيم الدولي للعمل لا يتعدى تخصص الدول المتخلفة في إنتاج وتصدير المواد الأولية بينما تتخصص الدول المتقدمة في إنتاج وتصدير السلع الصناعية، أي أن المسألة ببساطة هي قيام الدول المتقدمة بتصنيع المواد الأولية التي تستوردها من الدول المتخلفة. مستخدمة في ذلك مصادر الطاقة التي تحصل عليها أيضا من تلك الدول لتعيد تصديرها إلى ذات الدول مرة أخرى.

وقد استند هذا النمط في بدايته على النظام الأستعماري،ثم تولت مؤسسات التمويل الدولية رعايته بعد الحرب العالمية الثانية،وعلى ذلك فلهذا النمط هيراركية واضحة،والعلاقات الاقتصادية في اطاره تقوم على التبادل اللامتكافئ[1].وأيا ما كانت الدوافع لهذا التقسيم،فان وجود

[1] د.مصطفى كامل السيد، التقسيم الدولى الجديد للعمل: محاولة الاستكشاف، ورقة مقدمة الى مؤتمر مصر واقتصاد عالمى جديد:التقسيم الدولى الجديد للعمل وموقع مصر فيه،ابريل ١٩٩٨،ص٤.

النمط القديم للتقسيم استند إلى نظرية الميزة النسبية لتبريره،فقدم آدم سميث أول محاولـة لتـبرير التقسيم الدولي للعمل حيث رأى أن الدولة يجب أن تتخصص في إنتاج السلع التي تمكنها ظروفـها الطبيعية من أن يكون لها في إنتاجها ميزة مطلقة Absolute Advantage ثم تبادل فائض إنتاجـها منها بفائض إنتاج الدول الأخرى.

وعجزت النظرية عن توضيح الكيفية التي تتعامل بها الدول التي لا تتمتع بميزة مطلقـة في إنتاج أي سلعة، هل تطبق سياسة الاكتفاء الذاتي؟ ام تحاول أن تدخل ميدان التبادل الدولي؟

وجاءت نظرية دافيد ريكاردو لتقديم الإجابة على هذا التساؤل،إن التقسيم الدولي للعمل يتم على أساس التكاليف أو المزايا النسبية وليست المطلقة Comparative Advantage حيث تتخصص كل دولة في إنتاج السلع التي تتمتع في إنتاجها بميزة نسبية عن الدول الأخـرى، وبالتالي فان التجارة الدولية تنشأ نتيجة اختلاف التكاليف النسبية لانتاج السلع بين الدول، والذي يرجع إلى اختلاف إنتاجية العمل في كل نشاط من دولة إلى اخرى.

- مساهمة النيوكلاسيك فى تطور نظرية الميزة النسبية(التركيز على جانب العرض):

ولما كانت هذه النظرية تركز على جانب العرض فقط وأغفلت جانب الطلب،وجـاءت عدة محاولات في إطار المدرسة النيوكلاسيكية نذكر منها نظرية القيم الدولية علـى يـد جـون ستيوارت ميل، حيث أوضح أن نسبة التبادل التي يتم بمقتضاها تبادل السلع دوليا تتوقف علـى الطلب المتبادل، كما أن الفريد مارشال قدم نفس التحليل السابق بطريقـة بيانيـة، واسـتكمل فرانسس ادجورث العمل الذي بدأه مارشال ولكنهما تخليا عن نظرية العمل في القيمة[1].

كما أعاد هابرلر عرض نظرية المزايا النسبية متخليا عـن نظريـة العمـل في القيمـة، ومستخدما تكلفة الفرصة البديلة،وانتهى إلى أن تكلفة إنتاج سلعة معينة لا تقاس بكمية العمـل المبذول في إنتاجها ولكنها تقدر بكمية السلع أو السلعة الأخرى التي كان من الممكـن إنتاجـها بذات الموارد المستخدمة في إنتاج هذه السلعة. وانتهى إلى أن الوضع التوازني في إنتاج كل مـن

---

[1] لمزيد من التفاصيل حول هذه النظرية انظر:

د.محمود يونس،اقتصاديات دولية،( الإسكندرية: قسم الاقتصاد بكلية التجارة،)١٩٩٩،ص ٢٤-٤٢ .

السلعتين يتحدد بنقطة تماس خط السعر مع منحنيات إمكانيات الإنتاج،وبذلك يكـــون المعـــدل الحدي للإحلال لكل من السلعتين مساويا لمعدل التبادل الداخلي بينهما[1].

وكل المحاولات التي قدمها النيوكلاسيك لتطوير نظرية المزايا النسبية قدمـــت تفســيرا للتجارة والتخصص الدولي،ولكنها لم تفلح في تفسير أسباب اختلاف التكاليف أو المزايا من دولـة إلى أخرى.من هنا جاءت محاولة نظرية هكتشر/اولين تحاول تفسير أسباب اختـــلاف النفقـــات أو المزايا النسبية للموارد بين الدول.وفقا لهذه النظرية، تتخصص الدولة في إنتاج وتصدير السلعة التي تستخدم بكثرة عناصر الإنتاج المتوفرة بها،وتستورد السلع التي تعتمد الدول الأخرى في إنتاجـــها بكثرة على عناصر الإنتاج المتوفرة فيها.

وقد ترتب على شيوع هذه النظرية ظهور قناعة بان نمط التقسيم الدولي للعمل الـــذي كان سائدا هو التقسيم الأمثل، حيث أن التجارة الدولية في ظل هذا النمط من أنماط التخصـــص ستؤدى إلى تقارب معدلات التبادل التجاري وتقارب الأسعار النسبية لعنـــاصر الإنتـــاج وهـــذا التقارب اعتبر على انه بديلا لانتقال عناصر الإنتاج،ومن هنا ظهرت عدة نظريات تربط بين التنمية والتجارة الدولية ،بل وتعتبرها محرك النمو،ألا أن هناك العديد من الاقتصاديين شككوا في ذلك في ضوء الواقع الفعلي،فظهرت الدراسة التي أعدها الاقتصادي الأمريكي ليونتيف حيث اختبر مـــدى صلاحية هذه النظرية بالنسبة للاقتصاد الأمريكي وتبين له تعارض النتائج التي حصل عليها مع مـــا ذهبت إليه تلك النظرية.

كما أن هناك العديد من الاقتصاديين انتقدوا تلك النظرية،ابتداءا مـــن فروضـــها غـــير الواقعية، وانتهاءا بنتائجها التي تتعارض مع واقع الحال في الدول المتخلفة التي بالرغم من تسـليمها بنمط التقسيم الدولي للعمل، واندماجها فيه، انتظارا لحدوث التقارب في أسعار عوامل الإنتـــاج وتزايد النمو– على النحو الذي بشرتهم به تلك النظرية–ألا أن الفجوة بينها وبين الدول المتقدمـة اخذت في التزايد.

---

[1] لمزيد من التفاصيل والعرض البياني لتلك النظرية انظر:المرجع سالف الذكر مباشرة،ص ٤٢ –٥٨ .

كما لاحظ العديد من الاقتصاديين (أمثال ميردال،راؤل بربيش،سنجر)أن التجارة بين الدول المتقدمة والمتخلفة تزيد بمعدل اقل مما تتطور به بين الدول المتقدمة وبعضها البعض،الأمر الذى ينتج عنه عدم تكافؤ في التجارة بين الدول المتخلفة والمتقدمة،على عكس ما ذهبت إليه نظرية المزايا النسبية سواء في شكلها الريكاردى او الهكتشر/اولين ومن هنا ظهرت نظرية التبادل اللامتكافئ.

كما قدم انتقاد آخر لصياغة هكتشر/اولين لنظرية المزايا النسبية، لكونها تقوم على تحليل ساكن مقارن،أي مقارنة وضع التوازن في الاقتصاد القومي قبل التجارة، مع وضع التوازن بعد قيامها. وهنا حاول البعض تطوير نظرية الميزة النسبية بإدخال التحليل الحركي عند تفسير أسباب قيام التجارة الدولية،فظهرت عدة مساهمات تقوم على التحليل الحركي،نذكر منها:مساهمة ليندر،الذي اخذ في الاعتبار المنافسة الاحتكارية وقسم المنتجات إلى :

- منتجات أولية : وهي تخضع لقانون الميزة النسبية في تبادلها دوليا، وتبادلها يخضع لامر واقع، هو توافر المواد الأولية في الدول المتخلفة وندرتها في الدول المتقدمة،وهو في ذلك يتفق تماما مع ما ذهبت إليه نظرية هيكتشر/اولين.
- منتجات صناعية وتخضع في تبادلها للتشابه في هيكل الطلب بين الدول، اعتمادا على الاختلاف في تكاليف الإنتاج[1].

## ثانيا : النمط الجديد للتقسيم الدولي للعمل:

سبق أن رأينا أن الشركات متعدية الجنسية تلعب دورا هاما في مجال البحث والتطوير وتستثمر نتاج هذه البحوث في تطوير إنتاجها وتعظيم أرباحها، وقد استفادت هذه الشركات من ثمار الثورة التكنولوجية الثالثة : المتمثلة في فتح آفاق جديدة واستخدام بدائل المواد الخام وتقدم وسائل الاتصال ونظم المعلومات في عولمة أسواق المنتجات ورؤوس الأموال، ثم شرعت في عولمة الإنتاج أيضا، ومن هنا ظهر نمط جديد للتقسيم الدولي للعمل،وهو لا يخرج عن تجزئة العملية

---

[1] لعرض مفصل لهذه النظرية انظر،

د.محمود يونس،مرجع سبق ذكره، ص ٧٧ – ٨١.

الإنتاجية لانتاج السلعة بين عدد من الدول،ونقل بعض الصناعات إلى دول أخرى،مع استمرار التحكم في شروط تجدد الإنتاج والمتمثلة في التحكم في إنتاج الغذاء وتصديره عالميا.

أي يمكن القول أن هناك محورين يرتكز عليهما النمط الجديد للتقسيم الدولي للعمل هما:

## ١ – *القطاع الصناعي:*

وتنفذ الشركات متعدية الجنسية نمط تقسيم العمل الدولي في القطاع الصناعي بأسلوبين متكاملين:

### أ – عمليات التفكك الرأسي والتكامل الأفقي والرأسي على المستوى العالمي:

تقوم الشركات متعدية الجنسية بتجزئة العمليات أو المراحل الإنتاجية اللازمة لإنتاج سلعة واحدة،وتوزيع هذه المراحل على عدة دول، أي أن المراحل الإنتاجية التي كانت تتم تحت سقف مصنع واحد،أصبحت تتم في عدة دول،واصبح إنتاج سلعة واحدة يتم في مصنع عالمي أو كوني.أي أن تقسيم العمل الذي كان يتم في إطار المصنع،اصبح يتم في إطار عالمي. وتستفيد الشركات من ذلك بالفروق في تكاليف الإنتاج بين دولة وأخرى من حيث توافر العمالة والمواد الخام وموارد الطاقة الرخيصة، والتساهل فى قوانين البيئة،وتخفيض تكلفة العملية اللوجستية من نقل وتخزين وتغليف ناهيك عن الاستفادة من التسهيلات التي تمنحها الدول للاستثمار الأجنبي مثل الوفورات الضريبية والجمركية،وزيادة القدرة التنافسية داخل الأسواق المحلية حيث أن الدول التي يتم فيها الإنتاج النهائي ينظر إلى المنتج على انه محليا،وعادة ما تقوم بالتجميع بالقرب من السوق المحلى أو الإقليمي وفقا لاستراتيجية الشركة، أي أن تلك الشركات تقوم بعملية التفكك الرأسي للصناعات وهى ظاهرة قديمة ومعلومة في الاقتصاد الصناعي،وهى عبارة عن فصل العملية أو المرحلة التي لا تناسب طاقتها الإنتاجية المثلى مع الطاقة المثلى لباقي مراحل الصناعة،كأن تفصل شركات النسيج مرحلة الصباغة والتجهيز –اذا كانت طاقته المثلى اكبر من طاقة مرحلتي الغزل والنسيج– وتعهد به إلى شركة متخصصة تتولى إنشاء وحدة صباغة بطاقة مثلى وتقوم بالصباغة للعديد من شركات النسيج.

غير أن التفكك الرأسي الذي تقوم به تلك الشركات الآن يختلف عن سابقه في انه لا يتم بين شركات مختلفة داخل دولة واحدة، و إنما بين مجموعة من الدول داخل شركة واحدة،كما انه

لايتم دائما بسبب اختلاف الطاقات الإنتاجية المثلى،كما إنها بهذه الطريقة تطبق اسلوبين معا التفكك الرأسى للمراحل الإنتاجية المتابعه مع تكامل افقى ورأسى.

وحيث تنشأ كل مرحلة إنتاجية بالحجم الأمثل، كما تقوم بعمليات السيطرة للمشروعات الوطنية العاملة في نفس المرحلة أى تتكامل افقيا،وبالتالي فهي تحقق وفورات الحجم Economies of Scale كما أن الوحدات المتكاملة أفقيا على مستوى كل دولة تتكامل رأسيا إلى الأمام (في اتجاه السوق)،وإلى الخلف (في اتجاه المادة الخام) على المستوى العالمي بما يمكنها من تحقيق وفورات النطاق Economies of Scope[1].

ويلاحظ أن نجاح الشركات في تلك العملية يتطلب تنميط السلعة المنتجة،وحتى تتمكن من ذلك فلابد من تنميط الفن الإنتاجي من جهة وتنميط السلوك الاستهلاكي في العالم من جهة أخرى[2].أى بمعنى آخر عولمة الانتاج والاستهلاك.

ب – إعادة توطين الصناعات القائمة:

أن الثورة التكنولوجية الثالثة،وما نتج عنها من تطور وسائل الإنتاج وإحلال مواد أولية ومصادر طاقة بديلة لما هو مألوف حاليا وما يترتب على ذلك من تغير هيكل التكاليف بالإضافة إلى ما تتضمنه من استحداث سلع غير تلك المألوفة حاليا،مع ما ينطوي عليه ذلك من إمكانيات بيعها بأسعار مرتفعة ومع انخفاض التكاليف وزيادة الأسعار تبين أن هذه الثورة تبشر بمعدلات أرباح مرتفعة،فضلا عن انخفاض مستوى التلوث إلى أدنى درجة.

---

[1] للوقوف على تفاصيل ذلك انظر،

محمد محمد على إبراهيم، النقل والتجارة، مرجع سبق ذكره، ص ٦٥.وقارن فاروق محمود الحمد،التصنيع فى اطار التقسيم الدولى للعمل مع الاشارة بصفة خاصة لتجربة التصنيع فى البلدان العربية،رسالة دكتوراه ،غير منشورة، قسم الاقتصاد بكلية الاقتصاد والعلوم السياسية، ١٩٩٠،ص ١٥٤– ١٥٨.

[2] والواقع أن تلك الشركات تمكنت – بفضل الثورة التكنولوجية الثالثة– من إعادة تشكيل مكونات الإنتاج بما يحقق التماثل بينها ويبسط خطوات العملية الإنتاجية بالإضافة إلى تقليل الحاجة إلى المخزون وذلك باتباع أسلوب الإنتاج النحيل،انظر في ذلك:

د.مصطفى كامل السيد،مرجع سبق ذكره ،ص٥.

وفى ضوء تلك الحقائق اتجهت الدول المتقدمة إلى إعادة توطين الصناعات غير الحيوية وهى الصناعات الدنيا والمتقادمة فنيا وتتمثل الصناعات الدنيا في الصناعات المكثفة للعمل مثل تجميع الأجهزة،والأدوات،والسيارات، والصناعة ذات التكنولوجيا البسيطة :مثل صناعات النسيج والصناعات الغذائية والإطارات والملابس ،والصناعات الملوثة للبيئة مثل الصناعات الكيمائية والبتروكيماويات وتكرير النفط والصناعات المستهلكة للخامات والطاقة مثل الالمونيوم أو الحديد والصلب وصناعة بناء السفن وبعض الصناعات الهندسية والمعدنية والكهربائية،ومن النادر أن يتم نقل إحدى الصناعات الحيوية التي تقوم على الاستخدام المكثف للتكنولوجيا،وإذا تم ذلك فانه يكون بنقل حلقة واحدة، أو مرحلة محددة من العملية الإنتاجية تتميز بكثافة العمل،مثل صناعة أشباه الموصلات التى تتضمن ثلاث مراحل:

المرحلتان الاولتان : يتضمنا عمليات معقدة تكنولوجيا وتستأثر بها الدول المتقدمة. أما المرحلة الثالثة فهي عمليات تجميع وأجراء تجارب وبالتالي فهي كثيفة العمالة،فيتم نقلها إلى البلدان المتخلفة[1].وهكذا تصبح الصورة بعد إعادة التوطين وما يصاحبه من نقل للتكنولوجيا على النحو الآتي:

– الصناعات التي تقوم على التكنولوجيا الراقية High Tech التي تستند على منجزات الثورة التكنولوجية الثالثة، لا تنقل إلى دول أخرى وتستمر في ربقة الدول المتقدمة، وان جاز أن يتم نقل بعض المراحل الإنتاجية لتلك الصناعات فان هذه المراحل يجب أن تكون هامشية كالتجميع أوصنع بعض المكونات. كما يجب أن يظل النقل محصورا في مجموعة محددة من الدول هي الدول حديثة التصنيع.

– بعض الصناعات التي ترتكز على منجزات الثورة الصناعية الثانية مثل (تجميع السيارات–السلع الكهربائية والإليكترونيات وبناء الآلات ومعدات النقل والسيارات والمرافق النووية السلمية) وتجمع بين واحد أو اكثر من السمات الآتية،كثيفة العمالة،كثيفة الاستخدام للطاقة والمواد الخام،ملوثة للبيئة. وتتركز إعادة توطين هذه النوعية من الصناعات أساسا في مجموعة الدول حديثة التصنيع.

[1] فاروق محمود الحمد، مرجع سبق ذكره،ص ١٦٠ –١٦١ .

-الصناعات المعتمدة على منجزات الثورة الصناعية الأولى مثل صناعة المنسوجات والصناعات التعدينية والبتروكيماويات وصناعات الكبلات الكهربائية، وهو صناعات تنتمي إلى الصناعات الدنيا،ويعاد توطينها في معظم البلدان المتخلفة،ولكن بدرجات متفاوتة حسب مستوى الاستيعاب التكنولوجي[1].

وهكذا يتبلور دور البلاد المتخلفة في إطار النمط الجديد للتقسيم الدولي للعمل في تحولها من جيوب استخراجية الى جيوب للتجميع الصناعي والهامشي[2]. ويتحدد دورها بعمليات مقاولة للإنتاج تتخذ صورتين:

<u>أ – *صناعات المنبع:*</u> وتنحصر عمليات التصنيع في إطارها في عمليات تحويل هامشية لاتتجاوز تحضير وتجهيز المواد الأولية قبل تصديرها مثل صناعات التكرير والحديد والصلب والأسمدة الكيماوية والبتروكيماويات.

<u>ب – *صناعات المصب:*</u>وتتمثل في عمليات التحويل النهائي أو ما بعد الصناعي مثل تجميع السيارات.

والحقيقة أن الشركات متعدية الجنسية استخدمت منجزات الثورة التكنولوجية الثالثة لتكريس النمط الجديد للتقسيم الدولي للعمل. مستخدمة في ذلك أطر تنظيمية متنوعة،فقد يتم التقسيم الدولي للعمل داخل فروع لنفس الشركة في عدة دول،أو عن طريق شركات تابعة،أومن خلال مشروعات مشتركة Joint Ventures وقد تكون المشاركة مع القطاع العام أو الخاص،أو من خلال منح تراخيص إنتاج Licensing ،أو بمنح حق وضع العلامة التجارية Trade Mark أو بإقامة مشروعات بنظام تسليم المفتاح Turn Key Project أو عقود خدمات ما بعد البيع Services Contracts ، بل من الممكن أن يتم من خلال مقاولات الباطن Sub – Contractionأو عقود خدمات [3].

---

[1] د.محمد عبد الشفيع عيسى،مرجع سبق ذكره،ص ٢١٣.

[2] د.فؤاد مرسي،مرجع سبق ذكره،ص ٣٥٠ –٣٧٦.

[3] د. مصطفى كامل السيد،مرجع سبق ذكره، ص ١١ –١٢.

وهذه الصور التنظيمية ينطوي بعضها على ما يعرف بنظام Teleprodution أو الإنتاج عن بعد.كما أن بعضها يقوم على النقل الداخلي للتكنولوجيا، والبعض الآخر يتضمن نقل للتكنولوجيا.وبالتالي فان اختيار الإطار التنظيمي الملائم يتوقف على المدى الذي ستسمح الشركة الام في نقل التكنولوجيا السائدة في الدول التي ستنقل إليها التكنولوجيا.

## ٢ – القطاع الزراعي :

على الرغم من أن النمط الجديد للتقسيم الدولي للعمل قد سمح بنشر الصناعة في الدول المتخلفة،إلا أن الدول المتقدمة مازالت تتحكم في عملية تحديد الإنتاج على المستوى العالمي من خلال استمرار تحكمها في التمويل والتسويق والتكنولوجيا والغذاء ...الخ

ولا مجال للجدل في تحكمها في التمويل والتسويق،ولكن في ظل النمط القديم للتقسيم الدولي للعمل كانت الزراعة ،وبالتالي الغذاء من نصيب العالم المتخلف،أما في ظل النمط الحالي أعيد التقسيم الدولي للعمل في مجال الزراعة بحيث تتمكن الدول المتقدمة من احتكار فائض غذائي ضخم (اللحوم،القمح،الألبان...الخ) واحتكار تسويقه وبالتالي تتحكم في إنتاج وإعادة إنتاج قوة العمل بينما تتخصص الدول المتخلفة في زراعة المواد الأولية الزراعية المعدة للتصدير والأغذية غير الاستراتيجية(القطن والمحاصيل الآتية: الفواكه،النباتات الطبية)، لتصدر إلى الدول المتقدمة حتى يتم تصنيعها ويعاد تصديرها إلى الدول المتخلفة مرة أخرى،وتحتكر الشركات متعدية الجنسيه التجارة الدولية في السلع الزراعية[١].

ويلاحظ أن النظريات المدعمة للنمط التقليدي للتقسيم الدولي للعمل لم تعد مناسبة لتبرير النمط الجديد حيث أن جميع النظريات المشار إليها أكدت على أن تبادل السلع بين البلدان يفيد أطراف التبادل،وان التخصص والتقسيم الدولي للعمل، ومن ثم التجارة الدولية يمكن ردها إلى ماتملكه كل دولة من عوامل إنتاج وتكنولوجيا وهيكل الطلب،وبنيت هذه النظريات على افتراضات أهمها : عدم انتقال عناصر الإنتاج والمنافسة الكاملة،وان التبادل ينجم عن اختلاف

---

[١] د.رمزي زكي،ظاهرة التدويل في الاقتصاد العالمي وآثارها على البلدان النامية،مرجع سبق ذكره،ص١١٠-١١١.

مستويات الأسعار والإنتاجية ومدى وفرة وندرة عناصر الإنتاج،وكان التحليل ينصب أساسا على المستوى القومي أي على مستوى الدولة وليس على مستوى المشروع.

أما في ضوء النمو المتزايد للشركات متعدية الجنسية وفى ضوء غياب المنافسة الكاملة اصبح من الضروري الالتجاء إلى نظريات تبرز الدور الذي تلعبه هذه الشركات[1].

ونستطيع في هذا الصدد رصد عدة اتجاهات أهمها:

- *الاتجاه الأول :* يتضمن نظريات احتفظت بإطار التحليل على المستوي القومي،وذلك من خلال تمسكها بنظريات التبادل الدولي(سواء في صيغتها الريكاردية أو الهكتشر/اولينية)،وأدمجت الاستثمار الخارجي في إطارها.وينطوى تحت هذا الاتجاه ثلاث مداخل:

١ - *المدخل التكنولوجي ويضم تيارين:*

أ - تيار نيوريكاردى ويرى أن التقدم التكنولوجي يعتبر محددا للاستثمار المباشر.

ب- تيار نيو تكنولوجي ويستند الى نظرية دورة حياة المنتج.

٢ - *الاتجاه النيوهكتشكير/اوليني*،اسقط فرضية عدم قابلية عناصر الإنتاج للانتقال،وبالتالي لم تظهر استثمارات خارجية وللخروج من هذا المأزق ظهر فى إطاره تياران:

أ - تيار افترض تقييد التجارة،وأوضح أن فرض تعريفة جمركية على السلع كثيفة رأس المال من جانب الدول ذات الندرة النسبية فى رأس المال يؤدى الى انسياب الاستثمارات الخارجية إليها.

ب - تيار افترض وجود اختلافات كبيرة بين الدول فى الوفرة والندرة النسبية،وهذا ما يؤدى إلى انسياب الاستثمار من الدول كثيفة رأس المال إلى الدول التي تعاني من ندرة فى رأس المال.

٣ - التيار المختلط،وهو نموذج تجميعي للتيارين السابقين،وهو يحدد الميزة النسبية لكل دولة بالتكنولوجيا ونسب أسعار عوامل الإنتاج.

---

[1] المرجع سالف الذكر مباشرة ،ص ١٠٦.

- *الاتجاه الثاني:* نقلت مستوى التحليل الى مستوى السوق كوحدة اقتصادية، ويتمثل هـــذا الاتجاه في نظريات هيكل السوق.ويقوم هذا الاتجاه على أن الشركات عندما تستثمر أموالها فى الخارج،تواجه احتكار قلة،ولكي تنجح فى منافسة الشركات فى الدولة المضيفة،فلابد من تمتعها بميزة احتكارية،ولتحديد أسباب هذه الميزة الاحتكارية انقسموا إلى تيارين:

أ - تيار ارجع الميزة الاحتكارية إلى التفوق التكنولوجي ورائده فيرنون.

ب- والتيار الثاني يستند إلى نظرية احتكار القلة ويضم مجموعتين:

- المجموعة الأولى،ترجع الميزة الاحتكارية إلى موانع الدخول والخروج من الصناعة.
- المجموعة الثانية،ترد الميزة الاحتكارية إلى استراتيجية رد فعل محتكري القلة.

- *الاتجاه الثالث:* قام بالتحليل على مستوى المشروع كوحدة:

وانصار هذا الاتجاه يرجعون الاستثمار الخارجي إلى أسباب تنظيمية تنبع من داخل المنشأة،ويميز فى هذا الاتجاه بين ثلاث مداخل:

١ - المدخل الإداري للمنشأة:ويقوم على أن مديري المشروع يرغبون فى تحقيق مصالحـــهم مـــن خلال تعظيم المبيعات،وبالتالي يستثمرون فى الخارج.

٢ - المدخل السلوكي للمنشأة:ويفسر الاستثمارات الخارجية،وفقا للسلوك التنظيمي للمنشأة،وهو نتاج توفيق مجموعات غير متجانسة.

٣ - مدخل نظرية إحلال السوق:وهى ترى أن المنشأة نظام مستقل لـــه القـــدرة علـــى اتخـــاذ القرار،وان قرار الاستثمار الخارجي يرجع إلى اتجاه المنشأة للإحلال محل الســـوق بســـبب عـــدم اكتماله بسبب ظروف عدم التأكد.

-*الاتجاه الرابع:*وهو اتجاه تجميعي اخذ مستويات التحليل الثلاثة في الاعتبار(الدولة - السوق- المشروع).واهم المحاولات فى هذا الاتجاه:

*١ - نظرية الاختيار:* وتبحث فى أسباب اتجاه المنشآت للاستثمار فى الخارج وتفضيلها الاســـتثمار الخارجي على التصدير،وتفسر دورة الاستثمار فى إطار حركي.

٢ - *نظرية التحليل التجميعي*: تحاول توحيد نظرية التبادل الدولي والاستثمار الخارجي المباشر في إطار واحد،وتجمع بين مستويات التحليل الثلاث، وأوضحت أن محددات الاستثمار الخارجي تتشابه مع محددات تبادل السلع وهي:

الاختلاف التكنولوجي - اختلاف الوفرة النسبية لعناصر الإنتاج - اختلاف الطلب - وفورات الحجم، عدم كمال سوق السلع وسوق عناصر الإنتاج.

ويلاحظ أن هذه الاتجاهات تتم في إطار نظرية المزايا النسبية أو تطوير لها.

وبطبيعة الحال لا يتسع المقام هنا لعرض تفاصيل تلك النظريات والتيارات المشار إليها[1].وسيلقى الضوء على نظرية دورة حياة المنتج ونظرية الاختيار، وذلك تأسيسا على أن نظرية دورة حياة المنتج تعتبر ممثلة لنظريات التبادل الدولي ونظريات هيكل السوق، كما أنها بها بدايات التوجه للتحليل على مستوى المنشأة، كما أن نظرية الاختيار كنموذج للنظريات التجميعية، التي أخذت الثلاث مستويات للتحليل في الاعتبار.ثم ننهي هذا المبحث بعرض نظرية الميزة التنافسية لمايكل بورتر،باعتبارها احدث التطورات في هذا المجال.

*أولا : نظرية دورة حياة المنتج لفيرنون:*

ينتمي التحليل الذي قدمه فيرنون إلى التحليل الحركي، حيث قدم دورة حياة المنتج Product Life Cycle التي أوضحت أن ظهور منتج جديد يتضمن ابتكارا أو تكنولوجية جديدة،تستمر التكنولوجيا المطلوبة لانتاجه محصورة في الدولة التي نشأت فيها،لكن بمرور الوقت تنتقل تلك التكنولوجيا إلى خارجها، وبالتالي تتمكن عدة دول من إنتاجه وبالتالي تفقد تلك الدولة ميزتها النسبية في إنتاج هذا المنتج. وتتكون دورة حياة المنتج من ثلاثة مراحل:-

---

[1] لعرض مفصل لهذه النظريات انظر،

منار على حسن مصطفى،دور الشركات عابرة القوميات بين المحيط الاجتماعي والتقسيم الدولي للعمل: دراسة للحالة المصرية ١٩٧٠ - ١٩٩٠، رسالة دكتوراه غير منشورة،مقدمة إلى قسم الاقتصاد بكلية الاقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة،١٩٩٤،ص ٤٥ - ٩٨.

*المرحلة الأولى :* مرحلة المنتج الجديد **The New Product** :

وفى هذه المرحلة يظهر المنتج الجديد في دولة متقدمة،حيث تتوافر التكنولوجيا، ويكون في البداية ذو تكلفة مرتفعة من جهة، وغير نمطي **Unstandardized** من جهة اخرى، وينبنى علـــى ذلك انه يعتمد في تسويقه على ذوى الدخول المرتفعة محليا ويصدر منه كميات محدودة،كما تجرى بحوث لتعديله وتطويره. وفى ظل هذه الظروف لا توجد إمكانية للاستثمار في الخارج.

*المرحلة الثانية :* مرحلة النضج **The Maturing Product** :

بعد إجراء التعديلات اللازمة على المنتج يصبح نمطيا، وبالتالي يتم إنتاجه علـــى نطـــاق كبير،وبالتالي تنخفض التكلفة وبالتالي تظهر الحاجة إلى تسويقه خارجيا، كما ينشأ طلب خـــارجي عليه لانخفاض سعره ويلاحظ انه نتيجة للتنميط، يتمكن المنتجون الأجانب من إنتاجـــه أو إنتـــاج منتج مماثل له، وحتى تحافظ الدولة مبتكرة هذا المنتج على أسواقها الخارجية، فألها تعمد إلى إنشـــاء وحدات إنتاجية في الدول المتقدمة.

*المرحلة الثالثة:* مرحلة المنتج النمطى **The Standardized Product** :

مع زيادة التنميط يزيد انتشار المنتج بحيث يمكن إنتاجه في الدول المتخلفة، الـــتي تقـــدم تسهيلات لانتاجه بها تخفض من تكلفة الاستثمار مما يزيد من انتشار تكنولوجيا إنتاج هذا المنتـــج، وتأسيسا على ذلك تزداد المنافسة السعرية، وبالتالي تكون اعتبارات التكلفة ذات اعتبار هام،ومن ثم تتجه الشركات المنتجة لهذا المنتج إلى إعادة توطين بعض أنشطتها الإنتاجية بالدول المتخلفة .

ويلاحظ أن هذه النظرية تعتبر تفسيرا للغز ليونتيف ولا تتعارض مع نظرية الميزة النســـبية التقليدية ولكن تختلف عنها في إنها لا تربط الميزة النسبية بتوافر عناصر الإنتاج أو ندرقا،وإنما يمكن القول أن هذه الميزة النسبية يمكن أن تصنع صنعا. وان هذه الميزة حركية تتغير عبر الزمن[١].

*ثانيا : نظرية الاختيار لدوننج :*

- أوضح أن الشركات تتمتع بكل او بعض المزايا الآتية:

---

[١] فاروق محمود الحمد،مرجع سبق ذكره،ص ٧٧ – ٨٠.

١- مزايا احتكارية ناجمة عن (كبر حجم المنشأة وما ترتب عليها من وفورات الحجم ووفـــورات النطاق،امتلاكها تكنولوجيا متقدمة،علامة تجارية،بـــراءة اخـــتراع،قـــدرات تنظيميـــة وإداريـــة وتسويقية،كثافة البحث العلمي- إمكانية النفاذ بسهولة لاسواق المدخلات والمخرجات).

٢- مزايا إحلال السوق وهذه تنجم من الطبيعة التنظيمية للمنشأة وتعكس رغبتها في الرقابة على الإنتاج.وذلك من خلال (الحفاظ على التكنولوجيا وتجنب الاستغلال بلا مقابل- القـــدرة علـــى التمييز في الأثمان- القدرة على حماية ورقابة المنتج الاستفادة أو تجنب تدخل الحكومات من خـــلال الضرائب – الدعم ...الخ،حسب الأحوال).

٣- مزايا التوطن :وتتمثل في خفض تكلفة المدخلات والنقل والاتصال،والاستفادة مـــن البنيـــة الأساسية،واختلاف الظروف الثقافية والعادات والتقاليد واللغات،التوزيع الجغرافي للمدخـــلات والمخرجات.

والشركات التي تتوافر فيها هذه المميزات الثلاثة لابـــد وان تتجـــه إلى الاســـتثمار في الخارج،لكونه يفضل التصدير أو بيع تراخيص الإنتاج.

أما إذا لم تتوافر للمنشأة سوى ميزات احتكارية وميزات إحلال السوق فقط، فـالأجدى لها أن تصدر،في حين أن المنشأة التي لا يتوافر لها سوى ميزات احتكارية،فيمكنها التصدير أو بيـــع تراخيص الإنتاج.

وهذا معناه أن ميزة التوطن ذات أهمية محورية،حيث أن توافرها بجانب الميزتين الآخريتين، تمكن المنشأة من الاستثمار في الخارج،ومن جهة أخرى فان ميزة التوطن هي التي تحـــدد الدولـــة المضيفة والدولة الأم، كما أنها تقوى الميزة الاحتكارية.

وقد أوضح في تحليله لدورة الاستثمار هذه المميزات الحركية، وتتوقف علـــى مراحـــل التصنيع في الدولة ،حيث أوضح أن لكل مرحلة من مراحل النمو الاقتصادي، مرحلة تناسبها مـــن التدفقات الاستثمارية الصناعية(تدفق الاستثمار المباشر إلى الخارج- تدفق الاستثمار المباشـــر إلى الداخل)، وميز في هذا الصدد بين أربعة مراحل :

أ – *المرحلة الأولى:* يكون النمو الاقتصادي في الدولة المضيفة ضعيفا،وبالتالي لا توجد أي ميزة لمنشآتها المحلية على المنشآت الأجنبية، وبالتالي لا يوجد تدفق استثماري للخارج،ونظرا لعدم وجود ميزة توطن في هذه الدولة،فلن يتدفق الأستثمار الأجنبي إلى الداخل.

ب – *المرحلة الثانية :* تكون الدولة قد نمت اقتصاديا لزيادة التصنيع، ولكن لا تزال منشآتها المحلية اقل من المنشآت الأجنبية،وبالتالي لن توجه استثماراتها إلى الخارج، في حين أن ميزة التوطن تكون قد تحسنت، وهذا يحفز الاستثمارات الأجنبية إلى الانسياب لهذه الدولة، وبالتالي فان صافي التدفق الاستثماري موجبا.

ج – *المرحلة الثالثة :* بعد مزيد من التقدم الاقتصادي،وبدخول الاستثمارات الأجنبية،يتحسن الوضع التنافسي للمنشآت المحلية، ومع وجود ميزات التوطن في الخارج تبدأ الاستثمارات المحلية في التدفق إلى الخارج،أما المنشآت الأجنبية فتفقد بعض ميزاتها الاحتكارية في هذه الدولة،كما أن ميزة التوطن تبدأ في الانخفاض لارتفاع التكاليف وتزايد المنافسة وتزايد تدفق الاستثمارات للداخل ولكن بمعدل اقل من تدفقه للخارج ،ويستمر هذا الوضع الى ان تصبح المحصلة النهائية لصافي تدفق الاستثمار مساوية للصفر.

ء – *المرحلة الرابعة:* يزيد النمو الاقتصادي وتزيد الميزات الاحتكارية وميزات التوطن في الخارج وبالتالي يزيد تدفق الاستثمار في الخارج في حين تنخفض ذات الميزات بالنسبة للمستثمرين الاجانب، فينخفض تدفق الاستثمارات للداخل وبالتالي تصبح الدولة مصدرا صافيا للاستثمارات[1].

والغريب في عرضه لدورة الاستثمار انه يطرحها كما لو كانت مراحل بيد الدولة المضيفة، فما عليها لكي تدخل في معارج النمو ألا أن تهيئ المناخ لدخول الشركات المتعدية الجنسيه وتهيئ الموطن الذي يجتذبها حتى تتدفق الاستثمارات الأجنبية،ويزيد النمو الاقتصادي وهذا مخالف للواقع كما سيتضح من عرضنا في ختام هذا المبحث.

*ثالثا : التحول الى نظرية الميزة التنافسية:*

---

[1] منار علي‌حسن مصطفى، مرجع سبق ذكره،ص ٨١ – ٨٥.

قدم مايكل بورتر نظرية الميزة التنافسية للدولة [1] وبين إنها نتاج تفاعل حركي لعوامل البيئة الداخلية، والتي تتكون من السياسات الاقتصادية،وخصائص العرض والطلب،ونظم التعليم والتدريب بالإضافة لتاريخ الدولة وثقافتها،وقد اوضح ان هناك عدة محددات للميزة التنافسية تتمثل في :

١ – *عناصر الإنتاج :*

- وهذا المفهوم موجود في نظرية الميزة النسبية، والجديد فيه انه يستخدم مفهوم عناصر الإنتاج بشكل اشمل، من المتعارف عليه في النظرية الاقتصادية ،حيث انه يضيف إليها مصادر المعرفة والموقع الجغرافي والمناخ،كما أن الميزة النسبية لا تتحقق بمجرد توافر عناصر الإنتاج،ولكن من كفاءة استخدامها وتفاعلها مع المحددات الأخرى.

وتميز النظرية بين عناصر مكتسبة يصنعها الإنسان، واخرى مورثة تعتبر هبة من الطبيعة، ويعول على الأولى في صنع المزايا التنافسية للدولة.

٢ – *الطلب:* في ظل وجود طلب محلي كبير وذا معدل نمو سريع،يمكن إقامة مشروعات كبيرة واستخدام تكنولوجيا متطورة وبالتالي الاستفادة من وفورات الحجم من جهة ورفع مستوى جودة المنتجات من جهة أخرى.

٣ – *التكامل بين الصناعات:*

توافر صناعات متكاملة من شأنه توفير الطلب اللازم على مخرجات بعض الصناعات،وتسهيل حصول البعض الآخر على المدخلات، كما أن وجود الصناعات المغذية يشيع مناخ يحفز الاستثمار.

٤ – *هيكل المنشاة والمنافسة المحلية:*

توافر بيئة تنافسية للمنشآت المحلية يدفعها إلى التطوير المستمر، كما أن وضوح أهدافها واستراتيجيتها ونظم الإدارة بها، والتي تعبر عن انعكاس لسمات البيئة من سياسات ونظم تعليم وتدريب وثقافات ...الخ تلعب دورا هاما في تحديد المقدرة التنافسية للدولة.

---

[1] Michael Porter , The Comparative Advantage of Nation , ( Macmillan Press LTD ; 1990).

٥ – *السياسات الحكومية والصدفة:*

يتوقف اثر هذا العامل على مدى مرونة السياسات الاقتصادية والقدرة على تغيرها لدعم الميزة التنافسية والتعامل مع الصدف بما يحقق الاستفادة منها. وقد صاغ بورتر أربعة مراحل للميزة التنافسية:

١ –*المرحلة الأولى:* يقودها عوامل الإنتاج Factor – Driven :

تتحدد الميزة التنافسية للدولة فى هذه المرحلة بمدى توافر عناصر الإنتاج الموروثة(موارد طبيعية،عمالة رخيصة، ...الخ)وتلعب تكاليف الإنتاج والأسعار دورا هاما فى المنافسة.

٢ – *المرحلة الثانية:* يقودها الاستثمار Investment – Driven:

تنجم الميزة التنافسية من جانب العرض ، حيث تعتمد على زيادة معدلات الاستثمار المادي والبشرى، كما يقوم الاستثمار الأجنبي المباشر بدور هام، نظرا لتقدم التكنولوجيا المتقدمة.وبالتالي تتحقق وفورات الحجم فى الصناعات ذات الكثافة الرأسمالية.

٣ – *المرحلة الثالثة :* يقودها الابتكار Innovation – Driven :

تتفاعل كافة محددات الميزة التنافسية بشكل حركي، يزيد الطلب والاستثمار ومستوى التعليم وتزيد المنافسة المحلية،بما يدفع المنشآت إلى الابتكار لتطوير التكنولوجيا الملائمة، وتكون الميزة التنافسية فى السلع كثيفة التكنولوجيا.

٤ – *المرحلة الرابعة:* التي تقودها الثروة Wealth – Driven :

بتدهور الميزة التنافسية لسيطرة الثروة،والاستثمار الخارجي هو مجال الميزة التنافسية فى هذه المرحلة. ويلاحظ أن هذه النظرية لم تأتي بجديد سواء في محدداتها للميزة التنافسية أو في مراحلها،فعناصر الإنتاج هي جوهر نظريات التبادل الدولي بل محور ارتكاز نظرية المزايا النسبية، كما أن الطلب كان موضع اهتمام ليندر وفيرنون من قبله.أما هيكل المنشأة والمنافسة المحلية،فقد عرفته نظريات المنشأة،وذلك على النحو السابق عرضه في سياق هذا المبحث.إذن فكل ما تم هو تجميع لهذه المحددات من مدارس مختلفة.بل أن البعض يذهب إلي أن الميزة التنافسية لا تتعارض مع الميزة النسبية[١].

---

[١] د. حازم الببلاوى،المزايا التنافسية المصرية فى ضوء ظروف السلام الشامل،ورقة عمل فى د. سلوى سليمان (محرر) آفاق الاقتصاد المصرى فى ظل ظروف السلام الشامل فى الشرق الاوسط،(القاهرة : مركز البحوث والدراسات الاقتصادية والمالية بكلية الاقتصاد،١٩٩٧) ،ص ١٠٠ .

أما من زاوية مراحل الميزة التنافسية،فقد سبقه في المراحل كثيرون منهم دونتج بنظرية الاختيار المعروضة أيضا في سياق هذا المبحث/وبالاسا،واوزاوا.وهذه النظريات إنما تقوم على الرصد والوصف دون توضيح لآليات الانتقال من مرحلة إلى أخرى،مثالها في ذلك شأن نظرية مراحل النمو لرستو[1].بل هم يرون أن الحل أن تسير الدول المتخلفة في نفس المراحل التي مرت بها الدول الغربية، ولبلوغ غايتها بسرعة عليها أن تفتح الأبواب وتمهد السبل أمام الشركات متعدية الجنسية.

ولا يوجد رد على ذلك ابلغ من رد باجواتي في نظريه النمو المفقر، والتي تبين أن المكاسب التي تتحقق من زيادة الإنتاج كنتيجة للتقدم التكنولوجي اقل من الخسائر التي تحيق بالدولة كنتيجة لتدهور شروط التجارة[2].

وهكذا نجد أن هناك تحولا في النظريات الداعمة للتقسيم الدولي للعمل، فعلى مستوى التحليل انتقل من مستوى الدولة إلى مستوى الوحدة الإنتاجية، ومن الميزة النسبية إلى الميزة التنافسية التي يمكن صنعها، وذلك بهدف إيجاد تبرير يلائم قيام الشركات متعدية الجنسية في إعادة التقسيم الدولي للعمل، بل يدعون البلدان المتخلفة للتسابق لتنشد ودها تحت دعوى انه لا نمو بدون تهيئة المجال وتقديم الضمانات لتلك الشركات.

## الخلاصة:

يمكن التمييز بين نمطين للتقسيم الدولي للعمل:

الأول التقسيم التقليدي:ويتمثل فى تخصص الدول المتخلفة فى إنتاج وتصدير المواد الأولية بينما تتخصص الدول المتقدمة فى إنتاج وتصدير السلع الصناعية.

وجرت عدة محاولات نظرية لتبرير هذا النمط،أولها يتمثل فى نظرية الميزة المطلقة،ثم أعقبها نظرية الميزة النسبية،التي حاولت تبرير التقسيم الدولي للعمل بأن كل دولة تتخصص فى إنتاج السلع التي تتمتع فى إنتاجها بميزة نسبية عن الدول الأخرى،وجرت عدة محاولات لتبرير هذا النمط فى إطار نظرية الميزة النسبية منها ما ركز على جانب العرض،وتأتي فى هذا السياق المحاولات النيوكلاسيكية مثل نظرية القيم الدولية وتطوراتها المختلفة على يد مارشال وادجورث وهابرلر إلا

---

[1] د. رمزى زكى،ظاهرة التدويل فى الاقتصاد العالمى وآثارها على البلدان النامية ،مرجع سبق ذكره،ص ١٠٥.

[2] للتعرف على هذه النظرية انظر،

Yagadish N.Bhagwati, Immisering Growth :A Geometrical Note in, Review of Economics Studies, Vol. Xxv, June. 1958.

أن كل هذه المحاولات عجزت عن تقديم تفسير لاختلاف التكاليف من دولة إلي أخري،وأهملت جانب الطلب.

وقد حاولت نظرية هكتشر/ اولين تقديم تفسير لاختلاف التكاليف بالوفرة والندرة النسبية لعوامل الإنتاج.وتعرضت لانتقادات متعددة على يد ليونتييف،وميردال وبريبش وسنجر،كما قدم ليندر مساهمته التي تتميز بأنها تقوم على التحليل الحركي وتأخذ فى الاعتبار المنافسة الاحتكارية.

أما النمط الثاني للتقسيم الدولي للعمل،ويتمثل فى تجزئة العملية الإنتاجية لانتاج السلعة بين عدة دول،ونقل بعض الصناعات إلى دول أخري،مع استمرار التحكم فى شروط تجدد الإنتاج،والمتمثلة فى التحكم فى إنتاج الغذاء وتصديره عالميا،وذلك من خلال عمليات التفكك الرأسي والتكامل أفقيا ورأسيا على المستوى العالمي وإعادة توطين الصناعات القائمة مع احتكار الدول المتقدمة لتصدير السلع الغذائية.

وقد صيغت نظريات عديدة لتبرير هذا النمط ويمكن رصد عدة اتجاهات فى هذا المجال:

*__الاتجاه الأول :__* يتضمن الاحتفاظ بإطار التحليل على المستوى القومي وتتمسك بنظريات التبادل الدولي،وأدمجت الاستثمار الخارجي فى إطارها.

*__الاتجاه الثاني:__* نقل مستوى التحليل إلى مستوى السوق كوحدة اقتصادية،ويتمثل هذا الاتجاه فى نظريات هيكل السوق.

*__الاتجاه الثالث:__*وفيه يتم التحليل على مستوى المشروع كوحدة اقتصادية.

*__الاتجاه الرابع:__* وهو اتجاه تجميعي يأخذ مستويات التحليل الثلاثة فى الاعتبار(الدولة - السوق - المشروع)فى إطار نظري متكامل.

وقد تم التحول أخيرا إلى نظرية الميزة التنافسية لتبرير النمط الجديد للتقسيم الدولي للعمل،والتي لاتعد كونها محاولة تجميعية لمساهمات المدارس المختلفة.تلك كانت اهم الاتجاهات الحديثة فى الاقتصاد الدولي المعاصر،ولكن ماذا عن الاتجاهات الحديثة فى النقل البحري العالمي،هذا موضوع الفصل التالي.

# الفصل الثاني

## الاتجاهات الحديثة فى النقل البحري العالمي

عرضنا في الفصل السابق أهم الاتجاهات الحديثة في الاقتصاد الدولي المعـاصر،ولم يكـن النقل البحري بعيدا عن هذه الاتجاهات، بل يمكن القول انه حدثت تغيرات في النقـل البحـري العالمي مواكبة لما حدث من تطورات في الاقتصاد العالمي،ولا غرو في ذلك،فالنقل بصفـة عامـة والبحري بصفة خاصة منذ فجر التاريخ الاقتصادي وهو يؤثر في ويتـأثر بالاقتصـاد والتجـارة العالمية،فبينهما اعتماد متبادل لدرجة أن التطور الذي حملته الثورة الصناعية الأولى باختراع الآلـة البخارية سرعان ما وجد طريقه للنقل،فظهرت السفن البخارية،والتي بفضل ظهورها أمكن تسـيير خطوط ملاحية منتظمة،الأمر الذي يسر حركة التجارة الدولية مع ما يتضمنه ذلك من انعكاسات على الإنتاج والتخصص وتقسيم العمل، وتكرر الأمر مع الثورة الصناعية الثانية والموجة الثالثة.

حتى انه يمكن القول بقناعة واطمئنان أن التطور الكبير في صناعة النقل البحري،والتقـدم المذهل في النقل بالحاويات وما ترتب عليها مـن تطـورات في مجـال النقـل الـدولي متعـدد الوسائط،واستحداث أنظمة لوجستية تخفض تكلفة النقل والتخزين وأجمالا كافة تكاليف الأنشـطة الداعمة للصناعة، فضلا عن الاستفادة من وفورات الحجم والنطاق في الصناعة هي العوامل الـتي مكنت من تدشين عولمة الإنتاج والتسويق وتكريس النمط الجديد للتقسيم الدولي للعمل.

ومن جهة أخرى لم تكن الشركات متعدية الجنسيه بعيدة عن هذا القطاع الحيـوي،بـل سيطرت عليه ،فبعد أن أحكمت سيطرتها على الإنتاج،امتدت يدها للنقل البحري لاحكام قبضتها عليه.وفى ضوء هذه التحولات فانه يتوجب دراسة اتجاهات النقل البحري العالمى وموقع مصر مـن هذه الاتجاهات.

ويهدف هذا الفصل إلى استجلاء الاتجاهات الحديثة في النقل البحري المعاصر.

وسوف يتم رصدها على ثلاث محاور رئيسية لمنظومة النقل البحري:

- التجارة المنقولة بحرا.
- الأسطول العالمي.
- الموانئ.

# المبحث الأول

## الاتجاه المتزايد نحو التحوية

شهدت التجارة العالمية المنقولة بحرا تطورا كبيرا،إذ تتزايد كمية التجارة العالمية المنقولة بحرا سنويا،بشكل يؤكد أن النقل البحري مازال الواسطة الرئيسية للنقل الدولي إلا أن الأمر الملحوظ فى نمط التجارة العالمية المنقولة بحرا،هو الاتجاه نحو التحوية،بشكل أدى إلى تطور فى أنماط الإنتاج والتسويق والنقل ،حيث ظهر النقل الدولي متعدد الوسائط والتزامن المحكم واللوجستيات.

ويهدف هذا المبحث إلى استجلاء التطورات الحديثة فى نوعية التجارة المنقولة بحرا وتطور توزيعها الجغرافي واثر التحوية على أنماط الإنتاج والنقل.ويتحقق هذا الهدف من خلال استعراض النقاط الآتية:

١ – تطور نوعية التجارة العالمية المنقولة بحرا.

٢ – اثر الاتجاه للتحوية على أنماط الإنتاج والتسويق والنقل.

٣ – التوزيع الجغرافي للتجارة العالمية المنقولة بحرا.

٤ – مدى تجاوب التجارة المصرية المنقولة بحرا للاتجاه للتحوية.

### <u>أولا</u> : تطور نوعية التجارة العالمية المنقولة بحرا:

يمثل النقل البحري الواسطة الرئيسية للنقل الدولي للبضائع،إذ ينقل نحو ٨٠٪من حجم التجارة الدولية،وبذلك فهو يتصدر كافة وسائط النقل وذلك على الرغم من أن معدل نمو البضائع المنقولة جوا يفوق معدل نمو البضائع المنقولة بحرا، خلال الفترة من ١٩٧٢ – ١٩٩٢.حيث بلغ معدل نمو البضائع المنقولة جوا نحو ١٠٪[1].مقارنة بمعدل نمو سنوى للبضائع المنقولة بحرا والبالغ نحو ٣,٤٪.

وقد شهد معدل النمو السنوي للبضائع المنقولة بحرا عدة تغيرات، فقد بلغ نحو ٤,٢٪ في الفترة من ٧٠–٨٠،ثم انخفض بشدة في العقد التالي حيث بلغ ٠,٨٪،ثم عاد للارتفاع مرة أخرى

[1]World Bank , " Lessons & Practices : Ports", Operations Evaluation Department, No.9, June 1996. Available on the Website: htt p: www. World Bank. Org /html/OED / lpoog. Htm.P.8.

حيث بلغ ٣,٤٪ خلال الفترة من ٩٠-٩٧.وان كان قد حقق طفرة كبيرة في عام ٩٧ حيث بلغ ٤,١٪،وهو مستوى لم يتحقق منذ عام ٨٩ ،إلا أن التوقعات تشير إلى أن هذا المعـــــدل ســـوف ينخفض عام ١٩٩٨ إلى ٢,٢٪، وبذلك سيستمر النمو في البضائع المنقولة بحرا للعام الثالث عشر على التوالي حيث ستبلغ ٥٠٦٤ بليون طن متري[1].

ويوضح الجدول التالي تطور التجارة الدولية المنقولة بحرا.

## جدول رقم ( ٤ )

## تطور التجارة الدولية المنقولة بحرا

## خلال الفترة من ١٩٧٠ - ١٩٩٨(سنوات مختارة)

| السنة | صب سائل | | صب جاف | | | | الإجمالي | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | الإجمالي | | * سلع الصب الرئيسية | | | |
| | بالمليون طن | نسبة التغير السنوي | بالمليون طن | نسبة التغير السنوي | بالمليون طن | نسبة التغير السنوي | بالمليون طن | نسبة التغير السنوي |
| ١٩٧٠ | ١٤٤٠ | ١٣,١ | ١١٦٥ | ١٣ | ٤٤٨ | ١٦ | ٢٦٠٥ | ١٣ |
| ١٩٧٥ | ١٦٤٤ | ١٠- | ١٤٢٨ | ٣- | ٦٣٥ | ٥- | ٣٠٧٢ | ٤- |
| ١٩٨٠ | ١٨٧١ | ٦,٦- | ١٨٣٣ | ٣,٣ | ٧٩٦ | ٤,٥ | ٣٧٠٤ | ٢- |
| ١٩٨٥ | ١٤٥٩ | ٢,٦- | ١٩٢٣ | ٠,٦ | ٨٥٧ | ٢,٩ | ٣٣٨٢ | ٠,٨- |
| ١٩٩٠ | ١٧٥٥ | ٣,٧ | ٢٢٥٣ | ٢,٥ | ٩٦٨ | ٠,٣ | ٤٠٠٨ | ٣ |
| ١٩٩١ | ١٧٩٠ | ٢ | ٢٣٣٠ | ٣,٤ | ١٠٠٥ | ٣,٨ | ٤١٢٠ | ٢,٨ |
| ١٩٩٢ | ١٨٦٠ | ٣,٩ | ٢٣٦٠ | ١,٣ | ٩٩٠ | ١,٥- | ٤٢٢٠ | ٢,٤ |
| ١٩٩٣ | ١٩٤٥ | ٤,٦ | ٢٣٨٥ | ١,١ | ٩٩٣ | ٠,٣ | ٤٣٣٠ | ٢,٦ |
| ١٩٩٤ | ٢٠٠٧ | ٣,٢ | ٢٤٧٨ | ٣,٩ | ١٠٢٨ | ٣,٥ | ٤٤٨٥ | ٣,٦ |
| ١٩٩٥ | ٢٠٤٩ | ٢,١ | ٢٦٠٢ | ٥ | ١٠٨٢ | ٥,٣ | ٤٦٥١ | ٣,٧ |
| ١٩٩٦ | ٢١٢٧ | ٣,٨ | ٢٦٣١ | ١,١ | ١٠٩٢ | ٠,٩ | ٤٧٥٨ | ٢,٣ |
| ١٩٩٧ | ٢١٧٢ | ٢,١ | ٢٧٨١ | ٥,٧ | ١١٥٧ | ٦ | ٤٩٥٣ | ٤,١ |
| ١٩٩٨ | ٢١٨١ | ٠,٤ | ٢٨٨٤ | ٣,٧ | ١٢٠٠ | ٣,٧ | ٥٠٦٤ | ٢,٢ |

* تشمل خام الحديد والحبوب،والفحم،والبوكسايت،والالومنيوم،والفوسفات.

Source : UNCTAD, Review of Maritime Transport ,1998, o p. cit.,p.7.

[1]UNCTAD ,Review of Maritime Transport, 1998,(New York & Geneva : United Nation,1999) P. 6.

إن هيكل الطلب على النقل البحري يتمثل فى التجارة العالمية المنقولة بحرا مقاسه على أساس طن/ ميل على النحو الموضح بالجدول التالي:

## جدول رقم (٥)
## التجارة العالمية المنقولة بحرا حسب نوعيات البضائع لسنوات مختارة

(بالبليون طن/ ميل)

| البيان / السنة | النفط | | خام الحديد | الفحم | الحبوب | صب أخرى | إجمالي |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | الخام | المنتجات | | | | | |
| ١٩٩٢ | ٦٩٧٠ | ١٦٢٠ | ١٨٩٦ | ٢٠٠١ | ١٠٩١ | ٤٦٥٠ | ١٨٢٢٨ |
| ١٩٩٣ | ٧٣٩١ | ١٧٧٥ | ٢٠٠١ | ١٩٤٩ | ١٠٣٨ | ٤٨٤٠ | ١٨٩٩٤ |
| ١٩٩٤ | ٧٤٦٩ | ١٨٦٠ | ٢١٦٥ | ٢٠١٤ | ٩٩٢ | ٥١٠٠ | ١٩٦٠٠ |
| ١٩٩٥ | ٧٢٢٥ | ١٩٤٥ | ٢٢٨٧ | ٢١٧٦ | ١١٦٠ | ٥٣٩٥ | ٢٠١٨٨ |
| ١٩٩٦ | ٧٣٦٣ | ٢٠٤٠ | ٢٢٢٧ | ٢٢١٧ | ١١٢٦ | ٥٧٠٥ | ٢٠٦٧٨ |
| ١٩٩٧ | ٧٥٥٠ | ٢٠٥٠ | ٢٤٢٠ | ٢٢٧٠ | ١١٥٣ | ٥٩٧٠ | ٢١٤١٣ |

**Source : Fearnleys ( Oslo), Review 1997. Cited from UNCTAD , Op. Cit, P.16.**

وقد جرت العادة فى الإحصاءات الدولية،عرض بيانات تجارة البضائع الصب على أنها التجارة الدولية المنقولة بحرا،وهذا لا يعكس الواقع،إذ أن هناك جانب هام من التجارة الدولية،وهو التجارة الخطية لم يؤخذ فى الاعتبار، وهى تتكون عادة من البضائع العامة وهى بضائع تتسم بكونها مرتفعة القيمة وهى تنقل فى سفن الحاويات أو الدحرجة أو سفن البضائع العامة التقليدية[1].

وبصفة عامة تبلغ كمية البضائع الصب نحو ٦٨٪ من إجمالي التجارة الدولية المنقولة بحرا وهى موزعة على النحو الآتي: ٤٥٪ صب سائل يتمثل أساسا فى البترول الخام ومنتجاته و٢٣٪صب جاف بصفة أساسية فى خام الحديد والحبوب والفحم والبوكسايت والفوسفات.

---

[1] للوقوف على التفرقة بين البضائع العامة والصب انظر:

**Martin Stopford, Maritime Economics,(London: Biddles Ltd .,1995), 3rd edition,P.11.**

كما تقدر كمية البضائع العامة المنقولة بحرا بنحو ٣٢٪ من إجمالي التجارة الدولية المنقولة بحـــرا، ويمثل مقدار البضائع المحواة نحو ٥٥٪ من إجمالي التجارة الخطية[1].هذا من حيث الحجم أمـــا مـــن حيث قيمة التجارة المنقولة بحرا فأن قيمة التجارة الخطية(البضائع العامة) اكبر من قيمة البضـــائع الصب بسبب ارتفاع قيمة الوحدة المنقولة .على أن التغير الأساسي فى نمط التجارة المنقولة بحـــرا يتمثل فى الاتجاه المتزايد نحو التحوية.

واللافت للنظر هو النمو المتسارع للتجارة المحواة فقد بلغت نحو ٨٥ مليون TEU فى عام ١٩٩٧ ويوضح الجدول التالى تطور التجارة العالمية فى الحاويات خلال السنوات من ١٩٧٥ وحتى ١٩٩٧.

## الجدول رقم (٦)

## تطور تجارة الحاويات العالمية فى سنوات مختارة

العدد بالمليون حاوية مكافئة ٢٠قدم

| السنة | ٧٥ | ٨٠ | ٨٥ | ٩٠ | ٩١ | ٩٢ | ٩٣ | ٩٤ | ٩٥ | ٩٦ | ٩٧ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| حاويات | ١٠ | ١٧ | ٢٥ | ٤٥ | ٤٨ | ٥٤ | ٥٨ | ٦٥ | ٦٨ | ٧٤ | ٨٥ |

**Source: International Association of Ports & Harbors, "report of the IAPH Ship Trends Committee 1999" , available on the website : http://www.iaph.or. jp /shiptrends-99.htm.P.9.**

وقد بلغ معدل النمو السنوي للحاويات نحو ١٠٪.والحقيقة أن استخدام الحاويات اسهم فيما يلي:

١ – سهولة وسرعة التداول،ومن ثم زيادة وسرعة دوران سفن الخطوط الملاحية المنتظمة،الأمـــر الذي ينعكس على خفض تكاليف التشغيل.

٢ – الاستفادة من وفورات الحجم الكبير.

٣ –سرعة التداول وكبر الحجم يتطلب التحكم فى حركة الحاويات ومتابعتها باستخدام الحاسوب.

٤ – وتأسيسا على ذلك أمكن تنفيذ استراتيجية النقل من الباب للباب From Door to Door .

---

[1]World Trade Organization Secretariat, Maritime Transport Services: Restricted, S/C/W/62,16 November,1998,P.4.

وعموما تشير توقعات Drewry Shipping Consultant إلى أن التجارة الدولية المحواة ستبلغ ١٠٠ مليون TEU حتى عام ٢٠٠٥بمعدل سنوى قدره ٦٪، وذلك فى ضوء النمو المتباطئ للسوق العالمي كنتيجة للازمة المالية الآسيوية. ويعتبر سوق النقل بالحاويات هو أسرع أسواق النقل البحري نموا،ويتوقع أن يواصل نموه تأسيسا على ما يلي:

١ – الاتجاه نحو عولمة الإنتاج والتداول من خلال الشركات متعدية الجنسيه.

٢ – زيادة التبادل الدولي فى السلع مرتفعة القيمة.

وقد ترتب على هذين العاملين:

١ – زيادة حجم السفن العملاقة Mother Ships ، ما يستتبع ذلك من زيادة حركة سفن الوافد Feeder ships ونشاط الاقطرمة Transshipment.

٢ – استمرار التوسع فى سفن الحاويات[1].

## ثانيا : اثر اتجاه التجارة العالمية المنقولة بحرا نحو التحوية على أنماط الإنتــــاج والتسويق والنقل:

على أن ظهور الحاويات أدى إلى ثورة ليست فى النقل فحسب، و إنما كان صدى هـــذه الثورة فى مجال الإنتاج والتسويق،بل أن ظهور الحاويات مكن من الاستفادة من وفورات الحجم فى مجال الإنتاج،إذ لا يمكن تطبيق الإنتاج كبير الحجم دون وجود أنظمة نقل تمكن من تسويقه ،وتوفر احتياجاته من المواد الخام ،كما أن الثورة فى الحاويات قد أدت إلى سلسلة من التأثيرات فى النقــل تمثل فى النقل متعـــــدد الوسائطMultimoduel Transport ،ثم اللـــوجستيات ،ومكــــن من تطبيق التزامـــن المحكم (Just in Time ( JIT.وتطبيق هذه المفاهيم يسر عملية التفكك الرأســـي والتكامل الأفقي والرأسي على نطاق عالمي، أي إنها ساهمت فى إرساء دعـــائم عولمــة الإنتـــاج والتسويق بل وصياغة النمط الجديد للتقسيم الدولي للعمل، بشكل أدى إلى اعتقاد البعـــض "أن المظهر المميز لعولمة الإنتاج تتمثل فى أن الوحدات الإنتاجية المنتشرة فى كافة أنحاء العـــالم،يمكنـــها بفضل التطور التكنولوجي،وبصفة خاصة التطور فى الشحن بالحاويـــات والتطـــور فى الاتصـــال

---

[1] Dreware Shipping Consultant, Citted from International Association of Ports & Harbours,OP.Cit, P.9.

بالأقمار الصناعية، أن تتكامل على نحو يشكل مصنعا كونيا"[1]،ومن هنا نرى من الأهمية بمكان إلقاء الضوء على هذه التطورات:

١ –النقل متعدد الوسائط:

أن تحوية البضائع سهل عمليات الشحن والتفريغ،واصبح من الممكن تكرارها دون زيادة كبيرة فى التكاليف،وهذا أدى إلى إمكانية اختيار عدة وسائط للنقل، بما يخفض من تكلفة وزمن الرحلة،ويلاحظ أن نقل البضائع باستخدام الحاويات لا يعد أمرا جديدا،حيث استخدم فى نقل البضائع بالسكك الحديدية عام ١٨٤٦،وقد مكن استخدام الحاويات من تحقيق التكامل بين النقل البحري والسكك الحديدية والنقل البرى[2].على أن السمة المميزة لهذا النمط من أنماط النقل،هى انه يتم بموجب عقد نقل واحد،حيث أن متعهد النقل متعدد الوسائط يبرم وثيقة نقل واحدة ويكون مسئولا عن توصيل البضائع من المصدر الى الهدف،لقاء اجرة محددة،وذلك باستخدام واسطتى نقل على الاقل وان يكون النقل دوليا[3].

وفى هذا النظام يلعب متعهد النقل دورا بالغ الأهمية فى اختيار وسائط النقل،وبالتالي تحديد مسار الرحلة( Rout )مما يؤدى إلى تغير الأهمية النسبية للوصلات،إذ أن متعهد النقل يستلم البضائع من محل الشاحن ويوصلها إلى محل المستلم .

٢ – اللوجستيات Logistics :ـــ

يقصد باللوجستيات إدارة تدفق وتخزين السلع والخدمات والمعلومات بكفاءة وفاعلية من مرحلة المادة الخام إلى مرحلة الاستهلاك النهائي،بما يحقق زيادة إشباع المستهلك ،وبالتالي زيادة ربحية المنتج.أي أن اللوجستيات،هي إدارة العمليات السابقة على الإنتاج(التوريد العيني) واللاحقة عليه(التوزيع العيني)بالاضافة الى عمليات المناولة فى مرحلة الإنتاج، بما يحد من الفاقد الزمني والعيني،رب قائل يتساءل،وما الجديد فى اللوجستيات،فهل الأنشطة السابقة على الإنتاج واللاحقة عليه لم تكن مدارة قبل ظهور اللوجستيات؟والإجابة ببساطة أن الجديد فى هذا الأمر هو إدارة هذه الأنشطة على نحو يحقق التكامل بينها وتحت مظلة نظم المعلومات.حيث تبين أن هذه الأنشطة تمثل

---

1Richard Barnet & Ronld Muller,Global Researches, the Power of Multinational Corporations, (New York : Somon & Schnister, 1974), P.P. 27 – 28.

[2] مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحرى،دراسة عن مستقبل النقل بالحاويات (١) ،تقرير رقم ٧ – ١١١٩ سبتمبر – ١٩٨٨، ص ٧.

[3] لدراسة متخصصة فى هذا المجال انظر: د.فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط: الاوجه التجارية والقانونية،(بدون ناشر وسنة نشر)،ص ١٩،٢٠.

نحو ٤٠٪من تكلفة الإنتاج ف الاقتصاديات المتقدمة وان الوفر ف العملية الإنتاجية،اصبح محـــدودا للغاية ،وبالتالي تظهر أهمية تخفيض تكلفة تلك الأنشطة من نقل وتخزين وتعبئة وتغليف . . . . الخ. ولكي يتم ذلك لابد من إدارالها على نحو يحقق التكامل بينها ف إطار نظام معلومات يمكـــن مـــن ذلك،بهدف زيادة الميزة التنافسية للمشروع.

٣- التزامن المحكم Just in Time (JIT) :—

كما ترتب على التوسع ف التحوية،ظهور النقل الدولي متعدد الوسائط،وما صاحبهما من ثورة ف الاتصالات ممثلة ف تبادل البيانات إلكترونيا E DI،وف اطار المنظومة اللوجيستية،إمكانية تطبيق نظام التزامن المحكم ويقصد به عدم الاحتفاظ بالمخزون،وان يصـــل مســـتواه إلى الصفــر نظريا،ويتطلب تطبيق هذا النظام أن يتم التشغيل وفقا لنظام الأوامر،مع وجود كفاءة عالية ف نظم النقل والاتصالات.

ولاشك أن هذا النظام يخفض تكاليف التخزين والتي تمثل نسبة معينة تتكون من تكاليف رأسمالية:شراء ارض ومباني المخازن ومعدالها،وتكاليف تشغيل :إيجار المخـــازن أجـــور ومرتبـــات العاملين بالمخازن،تكاليف الفاقد والتالف . . . الخ[1].كما انه يخفض من الإجراءات المخزنية وتعدد مرات المناولة[2].

ولاشك أن نظام التزامن المحكم ونجاحه من خلال نظـــام الحاويـــات والنقـــل متعـــدد الوسائط،مكن من تحقيق عمليات التفكك الرأسي و إعادة التكامل رأسيا للأمام وللخلـــف بـــين فروع الشركات المنتشرة ف أرجاء المعمورة.

---

[1] محمد محمد على،اللوجستيات وادارة المخزون،دورة تدريبية للعاملي بشركة امريكانا،غير منشورة،ص٥ .وقارن:

Ronald H. Ballow , Business Logistics Management , ( New Jersey ,Prentice- Hall, — 1999), Fourth edition , P.5 – 6 .

2 Don Benson and Others, Transport and Logistics,( London: Wood head – Faulkner Limited , 1994) P. 175 – 176.

## ثالثا : التوزيع الجغرافي للتجارة العالمية المنقولة بحرا:

ومن زاوية التوزيع الجغرافي للتجارة العالمية المنقولة بحرا،نجد أن الدول الصناعية المتقدمة تستأثر بأكثر من ثلثي الواردات، وبنحو ٤٠٪من الصادرات،أما الدول النامية فنصيبها من الواردات نحو ربعها،بينما نصيبها من الصادرات حوالي نصفها. أما الدول الاشتراكية في آسيا ودول أوربا الشرقية فنصيبها صادرا وواردا في حدود ٥٪.على النحو المبين في الجدول التالي:

## جدول رقم ( ٧ )

## توزيع التجارة العالمية المنقولة بحرا حسب نوعيات السلع ومجموعات الدول

## للسنوات ٩٦-٩٧-٩٨.

| مجموعة الدول | السنة | السلع المشحونة | | | | السلع المفرغة | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | نفط | | الصب الجاف | المجموع | نفط | | الصب الجاف | المجموع |
| | | خام | مصنع | | | خام | مصنع | | |
| التجارة بالمليون طن | | | | | | | | | |
| اجمالى العالم | ١٩٩٦ | ١٥٩٠ | ٥٣٧ | ٢٦٣١ | ٤٧٥٨ | ١٥٩٩ | ٤٨٠ | ٢٧٣٤ | ٤٨١٥ |
| | ١٩٩٧ | ١٦٢٦ | ٥٤٦ | ٢٧٨١ | ٤٩٥٣ | ١٦٢٥ | ٥٢٢ | ٢٨٩٠ | ٥٠٣٧ |
| | ١٩٩٨ | ١٦٣٣ | ٥٤٨ | ٢٨٨٤ | ٥٠٦٤ | ١٦١١ | ٥٢٥ | ٢٩٩٣ | ٥١٢٩ |
| نسبة مساهمة كل نوعية بضائع فى الاجمالى | | | | | | | | | |
| اجمالى العالم | ١٩٩٦ | ٣٣,٤ | ١١,٣ | ٥٥,٣ | ١٠٠ | ٣٣,٢ | ١٠ | ٥٦,٨ | ١٠٠ |
| | ١٩٩٧ | ٣٢,٨ | ١١ | ٥٦,١ | ١٠٠ | ٣٢,٣ | ١٠,٤ | ٥٧,٤ | ١٠٠ |
| | ١٩٩٨ | ٣٢,٢ | ١٠,٨ | ٥٦,٩ | ١٠٠ | ٣١,٤ | ١٠,٢ | ٥٨,٤ | ١٠٠ |
| نسبة مساهمة التجارة حسب مجموعات الدول | | | | | | | | | |
| دول اقتصاد السوق الحر | ١٩٩٦ | ١١,٩ | ٣٤,٧ | ٦٣,٢ | ٤٢,٨ | ٧٤,٨ | ٨١,٧ | ٦١,٧ | ٦٨ |
| | ١٩٩٧ | ١١,٩ | ٣٣,٧ | ٦٣,٢ | ٤٣,١ | ٧١,٦ | ٧٦,٧ | ٦١,٩ | ٦٦,٦ |
| | ١٩٩٨ | ١١,٦ | ٣٣ | ٦٣,٣ | ٤٣,٤ | ٧٢,٣ | ٧٥,٣ | ٦١,٧ | ٦٦,٤ |
| دول شرق ووسط اوروبا | ١٩٩٦ | ٢,٨ | ٩,٣ | ٣,٢ | ٣,٨ | ١,٣ | ٠,٣ | ٤,٦ | ٣,١ |
| | ١٩٩٧ | ٢,٨ | ٩,٤ | ٣,٢ | ٣,٧ | ١,٣ | ٠,٢ | ٤,٦ | ٣,١ |
| | ١٩٩٨ | ٢,٨ | ٩,٥ | ٣,٢ | ٣,٧ | ١,٤ | ٠,٢ | ٤,٦ | ٣,١ |
| الدول الأشتراكية الآسيوية | ١٩٩٦ | ٢,٤ | ٠,٩ | ٢,٢ | ٢,١ | ٠,٣ | ٠,٤ | ٣,٦ | ٢,٢ |
| | ١٩٩٧ | ١,٦ | ٠,٩ | ٢,٣ | ١,٩ | ١,١ | ٢,٣ | ٣,٦ | ٢,٧ |
| | ١٩٩٨ | ١,٥ | ٠,٩ | ٢,٣ | ١,٩ | ١,٢ | ٢,٥ | ٣,٦ | ٢,٧ |
| الدول النامية | ١٩٩٦ | ٨٣ | ٥٥,١ | ٣١,٤ | ٥١,٣ | ٢٣,٨ | ١٧,٦ | ٣٠ | ٢٦,٧ |
| | ١٩٩٧ | ٨٣,٧ | ٥٦ | ٣١,٣ | ٥١,٢ | ٢٦ | ٢٠,٨ | ٢٩,٩ | ٢٧,٧ |
| | ١٩٩٨ | ٨٤,١ | ٥٦,٦ | ٣١,٢ | ٥١ | ٢٥,١ | ٢١,٩ | ٣٠,٢ | ٢٧,٧ |

Source : UNCTAD,Review of Maritime Transport , 1998,OP.cit ., P.13.

## رابعا : مدى تجاوب البضائع المصرية المنقولة بحرا مع الاتجاه العالمي للتحوية:

هناك اتجاه متزايد فى التحوية للبضائع المنقولة بحرا،كما أن الأمر تعدى ذلك إلى استخدام محطات الحاويات المصرية كمحطات للترانزيت والاقطرمة. كما أن إجمالي أعداد الحاويات المتداولة بالموانئ المصرية تتزايد سنويا على النحو الموضح فى الجدول التالي:

جدول رقم ( ٨ )

تطور أعداد الحاويات المتداولة بالموانئ المصرية

خلال سنوات مختارة

(العدد حاوية مكافئة ٢٠ قدم)

| السنة / البيان | ٨٦ | ٩٥ | ٩٦ | ٩٧ |
|---|---|---|---|---|
| حاويات برسم البلد* | ١٧٦٨٤١ | ٤٣٥٦٥٥ | ٤٨٦٧٤٦ | ٥٧٠٧٣٨ |
| حاويات ترانزيت** | - | ٧٩٨٨٦٨ | ٧٨٣٥٣٠ | ٨٦١٤٧٧ |
| الإجمالي | ١٧٦٨٤١ | ١٢٣٤٥٢٣ | ١٢٧٠٢٧٦ | ١٤٣٢٢١٥ |

* تشمل الصادر والوارد.

** تشمل الصادر والوارد.

المصدر :ــ بالنسبة لعامي ٨٦/٩٥ : وزارة النقل البحري،تقرير إحصائي عن وزارة النقل البحرى فى الفترة من ٨٦/٨٧ حتى ٩٤/٩٥،بنك معلومات النقل البحري،بدون سنة نشر)،ص١١.

– اما عامى ٩٦،٩٧: وزارة النقل البحرى،النشرة التحليلية ،بنك معلومات النقل البحرى – المجلد الرابع– ابريل ١٩٩٨،ص ٧٠.

وقد بلغت كمية الحاويات المتداولة فى الموانئ المصرية خلال عام ١٩٩٧ نحو ٥,٧٦٨مليون طن شاملة الحاويات الصادرة والواردة برسم البلد والترانزيت[1].كما بلغت كمية

[1] وزارة النقل البحرى،النشرة التحليلية،مصدر سبق ذكره ،ص ٧٠.

التجارة الخارجية المصرية نحو ٤٢ مليون طن[١]،أي نسبة كمية الحاويات المتداولة فى الموانئ المصرية تمثل نحو ١٤٪ من كمية التجارة الخارجية المصرية. وقد يبدو للوهلة الأولى أن ارتفاع نسبة التجارة الخارجية المصرية المحواة،ولكن تحليل رقم الحاويات المتداولة فى الموانئ المصرية يبين أن نحو ٦٠٪منها حاويات ترانزيت والباقي حاويات برسم البلد،أي انه بالرغم من تزايد الاتجاه إلى تحوية التجارة الخارجية المصرية،إلا إنها مازالت محدودة، كما ان حاويات الترانزيت أيضا محدودة – بالرغم من تزايدها هي الأخرى – بالمقارنة بطاقات الموانئ المصرية، وبالموانئ المجاورة والمنافسة على النحو الذي سنفصله فيما بعد.

وتأسيسا على ذلك لم تتحقق الآثار المترتبة على التحوية بدرجة كافية فى مصر والمتمثلة فى تطبيق المفاهيم الحديثة فى أنماط الإنتاج والنقل ،والنقل الدولى متعدد الوسائط،واللوجستيات والتزامن المحكم.

## الخلاصة:

مازال النقل البحري يمثل الواسطة الرئيسية للنقل الدولي للبضائع،إذ ينقل نحو ٨٠٪من حجم التجارة الدولية، وتمثل البضائع الصب نحو ٦٨٪من التجارة الدولية المنقولة بحرا،منها ٤٥٪ صب سائل والباقي صب جاف، أما البضائع العامة فتمثل نحو ٣٢٪ من حجم التجارة العالمية المنقولة بحرا،اكثر من نصفها بضائع محواة.

وهناك اتجاه متزايد نحو تحوية البضائع المنقولة بحرا لتسهيل تداولها والاستفادة من وفورات الحجم،وقد مارس هذا الاتجاه آثاره على كل من أنماط الإنتاج والتسويق والنقل.حيث ظهر النقل متعدد الوسائط لتحقيق التكامل بين مختلف وسائط النقل البحري والبرى والسكك الحديدية بهدف خفض التكاليف،كما أمكن تطبيق مفهوم اللوجستيات والتي يقصد بها إدارة تدفق السلع والخدمات والمعلومات بكفاءة وفاعلية من مرحلة المادة الخام إلى مرحلة الاستهلاك النهائي،بما يحقق رضاء المستهلك وزيادة ربحية المنتج،فضلا عن مفهوم التزامن المحكم والذي يخفض تكلفة المخزون إلى الصفر تقريبا.

---

[١] مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحرى ،التقرير الإحصائي السنوى،العدد الخامس عشر، الجزء الاول، تجارة مصر الخارجية والاسطول البحرى،سبتمبر ١٩٩٨، تقرير رقم ٢٣١(١) – ٢٧٢١ ، ص ٣.

والحقيقة أن الاتجاه إلى التحوية فى مصر لا يساير المعدلات العالمية فى هذا الاتجاه.وبالتالى لم تتحقق الآثار المترتبة على التحوية حتى الآن

تلك كانت أهم الاتجاهات الحديثة في التجارة العالمية المنقولة بحرا ،ولاشك أن هذه الاتجاهات كان لها انعكاساتها علي الأسطول العالمي، اذ أثرت في هيكله ونوعية السفن وفي نمط ملكية الأســـطول العالمي سواء علي مستوي الشركات أو الدول علي النحو الذي سنفصله في المبحث التالي :

# المبحث الثاني

# الميل إلي التركز والاحتكار فى ملكية الأسطول العالمي

سبق أن عرضنا فى المبحث السابق الاتجاه المتزايد للبضائع المنقولة بحرا نحو التحوية،ومــا يترتب على ذلك من تغيير فى أنماط الإنتاج والتسويق والنقل.والحقيقة أن هذا الاتجاه كـــان لــه انعكاساته على الأسطول العالمي من زاوية تزايد نسبة سفن الحاويات فى هيكل الأسطول العـــالمي، وتزايد النزعة إلى الاحتكار والتركز فى تملك الأسطول العالمي على مستوى الدول، وذلـــك مـــن خلال تبنى سياسات تحد من تسجيل السفن تحت أعلام الملائمة،ووضع عقبات وموانع تحـول دون دخول المنافسين المحتملين لسوق النقل البحري،بل أن هذه العقبات تعمل علـــى إخــراج بعــض المنافسين الحاليين من السوق.

وقد امتدت النزعة إلى التركز والاحتكار من مستوى الدول إلى مستوى الشركات ،إذ أن معظم هذه الشركات اصبح يتبنى سياسات تحقق ذلك مثل الاندماج والسيطرة والتحالف.بحيث اصبح سوق النقل البحري نموذجا لسوق احتكار القلة.

ويهدف هذا المبحث الى استعراض التطورات فى هيكل عرض النقل البحري الكلي ،وبيان مدى نزعته إلى التركز والاحتكار سواء على مستوى الدول أو على مستوى الشركات وما استتبع ذلك من النزوع إلى استخدام السفن كبيرة الحجم.

وعلى ذلك فان هذا المبحث سيعرض لما يلي:

*أولا :* هيكل الأسطول العالمي وهيمنة الدول المتقدمة عليه.

*ثانيا:* الميل للتركز على مستوى الشركات دولية النشاط.

*ثالثا:* الاتجاه المتزايد لزيادة حجم السفن.

## *أولا :* هيكل الأسطول العالمي وهيمنة الدول المتقدمة عليه :

يتسم جانب العرض فى النقل البحري بسيطرة الدول المتقدمة عليه،فقد بلغت الحمولة الساكنة للأسطول العالمي فى نهاية عام ١٩٩٧ نحو ٧٧٥,٩مليون طن بزيادة قدرها نحو٢,٠٪عن العام السابق،منها ٢٠٢,٥مليون طن تنتمي إلى الدول المتقدمة بنسبة ٢٦,١٪ من أجمالي حمولة الأسطول العالمي،و٣٦١مليون طن مسجلة بدول التسجيل المفتوح الرئيسية وبما يعادل نحو٤٦,٥٪،أما نصيب الدول النامية فقد بلغ ١٥٠ مليون طن بنسبة ١٩,٣٪،والباقي وقدره ٥٠,٣مليون طن موزعة بين الدول الاشتراكية فى آسيا ودول وسط وشرق أوروبا بنسبة ٦,٥٪من أجمالي حمولة الأسطول العالم وذلك على النحو الموضح بالجدول التالي:

جدول رقم ( ٩ )

توزيع الحمولة الساكنة والإجمالية للأسطول العالمي على مجموعات الدول المسجل بها فى أعوام ١٩٨٠ - ١٩٩٦ - ١٩٩٧

(بالمليون طن)

| أعلام التسجيل حسب مجموعات الدول | الحمولات ونسب المساهمة | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | الحمولة الإجمالية | | | الحمولة الساكنة | | |
| | ١٩٨٠ | ١٩٩٦ | ١٩٩٧ | ١٩٨٠ | ١٩٩٦ | ١٩٩٧ |
| الإجمالي العالمي | ٤١٤,٥<br>١٠٠ | ٥٠٩,٤<br>١٠٠ | ٥٢٣,٧<br>١٠٠ | ٦٨٢,٨<br>١٠٠ | ٧٥٨,٢<br>١٠٠ | ٧٧٥,٩<br>١٠٠ |
| الدول المتقدمة | ٢١٤,٣<br>٥١,٧ | ١٤٢,٢<br>٢٧,٩ | ١٤٣,٧<br>٢٧,٤ | ٣٥٠,١<br>٥١,٣ | ٢٠٣<br>٢٦,٨ | ٢٠٢,٥<br>٢٦,١ |
| اهم دول التسجيل المفتوح | ١١٤,٢<br>٢٧,٦ | ٢١٦,٤<br>٤٢,٥ | ٢٣٠,٧<br>٤٤,١ | ٢١٢,٦<br>٣١,١ | ٣٣٩,٥<br>٤٤,٨ | ٣٦١<br>٤٦,٥ |
| الدول النامية | ٤٤,٧<br>١٠,٧ | ٩٧,٤<br>١٩,٢ | ١٠٠,٢<br>١٩,١ | ٦٨,٤<br>١٠ | ١٤٧,٥<br>١٩,٤ | ١٥٠<br>١٩,٣ |
| دول وسط وشرق أوروبا (تشمل الاتحاد السوفيتي السابق) | ٣٢<br>٧,٧ | ٢٦,٦<br>٥,٢ | ٢٢,٨<br>٤,٤ | ٣٧,٨<br>٥,٥ | ٢٩<br>٣,٨ | ٢٤,٣<br>٣,١ |
| الدول الاشتراكية بآسيا | ٧,٣<br>١,٨ | ١٨,٥<br>٣,٦ | ١٧,٩<br>٣,٤ | ١٠,٩<br>١,٦ | ٢٧,١<br>٣,٦ | ٢٦<br>٣,٤ |
| أخري غير موزعة | ٢<br>٠,٥ | ٨,٣<br>١,٦ | ٨,٤<br>١,٦ | ٣<br>٠,٤ | ١٢,١<br>١,٦ | ١٢,١<br>١,٦ |

**Source : UNCTAD Review of Maritime Transport 1998, Op.Cit., P. 25**

قد يبدو للوهلة الأولى من هذا الجدول أن مساهمة الدول المتقدمة فى الأسطول العالمي فى تراجع مستمر طوال الفترة،ولكن الباحث المدقق يجد زيادة تفوق هذا الانخفاض فى مساهمة دول التسجيل المفتوح،ففي حين انخفضت مساهمة الدول المتقدمة فى أجمالي الحمولة الساكنة للأسطول العالمي بنحو ١٤٧,٦مليون طن خلال الفترة من ٨٠ / ٩٧ ،تزايدت مساهمة دول التسجيل المفتوح بمقدار ١٤٨,٤مليون طن خلال ذات الفترة،وهذه الزيادة تبين تحول بعض ملاك السفن فى الدول المتقدمة فى تسجيل سفنهم فى دول التسجيل المفتوح لاسباب متعددة،أهمها تساهلها فى شروط التسجيل،من ناحية متطلبات السلامة البحرية والتطقيم،او بمنحها مزايا مالية وضريبية افضل.

كما يتبين من ذات الجدول تضاعف مساهمة كل من الدول الاشتراكية بآسيا والدول النامية(هونج كونج،ماليزيا، سنغافورة،كوريا، تايبي الصينية، تايلاند). فى حين تراجعت مساهمة دول التخطيط المركزي السابق،ولكن أجمالي مساهمة كل هذه المجموعات يمثل نحو ربع الحمولة الساكنة العالمية.والأمر على هذا النحو يبرز بشكل واضح مدى سيطرة الدول المتقدمة على الأسطول العالمي،ولكن يمكن عرض مدى سيطرتها من الجدول التالي الذي يبين أن اكبر خمسة وثلاثين دولة بحرية فى العالم تسيطر على نحو ٩٤٪من الحمولة الساكنة للأسطول العالمي،من هذه الدول الخمس والثلاثين توجد نحو ١٧ دولة متقدمة تسيطر على نحو ٦٢,٨٤٪من إجمالي الحمولة الساكنة العالمية،أما الصين والهند ودول آسيا المصنعة حديثا فنصيبها من الحمولة الساكنة نحو٢٢,٧٢ ٪،فى حين أن دول وسط وشرق أوروبا (تشمل الاتحاد السوفيتي السابق)فيبلغ مساهمتها نحو ٣,٧ ٪،أما الدول النامية فتنحصر مساهمتها فى نحو ٤,٣٢ ٪من إجمالي الحمولة الساكنة للأسطول العالمي.

## جدول رقم ( ١٠ )

## اهم خمسة وثلاثون دولة بحرية فى ٣١ ديسمبر ١٩٩٧

| الترتيب العالمي | الدولة | عدد السفن | | | الحمولة الساكنة | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | العلم الوطني | العلم الاجنبي | الاجمالي | العلم الوطني | العلم الاجنبي | الاجمالي | العلم الاجنبي/ للاجمالي | الاجمالي/ لحمولة العالمية |
| ١ | اليونان | ٨٤٨ | ٢٢٤٠ | ٣٠٨٨ | ٤٢٦٨٣ | ٨١١٥٨ | ١٢٣٤٨١ | ٦٥,٥٣ | ١٧,٦٣ |
| ٢ | اليابان | ٨٨٢ | ١٩٢٥ | ٢٨٠٧ | ٢٠٢٩٥ | ٦٨٩٥٩ | ٨٩٢٥٤ | ٧٧,٢٦ | ١٢,٧١ |
| ٣ | النرويج | ٨٦٣ | ٦٥٧ | ١٥٢٠ | ٢٩٥٤٣ | ٢٤٢١٦ | ٥٣٧٥٩ | ٤٥ | ٧,٦٥ |
| ٤ | الولايات المتحدة | ٤٧٣ | ٧٥٢ | ١٢٢٥ | ١٢٣٩٣ | ٣٢٩٢٤ | ٤٥٣١٧ | ٧٢,٦٥ | ٦,٤٥ |
| ٨ | انجلترا | ٣٩٠ | ٤٦٥ | ٨٥٥ | ٧٤١٩ | ١٤٤٣٨ | ٢١٨٥٧ | ٦٦,٠٦ | ٣,١١ |
| ٩ | المانيا | ٥٣٠ | ١٠٤٦ | ١٥٧٦ | ٧٧٦١ | ١٣٨٥٥ | ٢١٦١٦ | ٦٤,١ | ٣,٠٨ |
| ١٠ | السويد | ١٧٤ | ٢٠١ | ٣٧٥ | ١٧٨٥ | ١٧٤٠٤ | ١٩١٩٠ | ٩٠,٧ | ٢,٧٣ |
| ١٥ | الدنمارك | ٤٢٧ | ٢١٥ | ٦٤٢ | ٦٧١٢ | ٥٤٣٧ | ١٢١٤٩ | ٤٤,٧٦ | ١,٧٣ |
| ١٦ | ايطاليا | ٤٢٩ | ١٥٢ | ٥٨١ | ٦٧١٤ | ٥١٠٨ | ١١٨٢٢ | ٤٣,٢١ | ١٠٦٨ |
| ١٩ | تركيا | ٤٤٠ | ٣٤ | ٤٧٤ | ٩٠٤٦ | ٣٦٦ | ٩٤١٢ | ٣,٨٩ | ١,٣٤ |
| ٢٠ | فرنسا | ١٧٥ | ١١٠ | ٢٨٥ | ٤٤٢٦ | ٣١٧٣ | ٧٥٩٨ | ٤١,٧٥ | ١,٠٨ |
| ٢٢ | سويسرا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٩٨ | ٥٤٦٠ | ٦١١٨ | ٨٨,٥٩ | ٠,٨٧ |
| ٢٣ | هولندا | ٤٧٦ | ٢٠٤ | ٦٨٠ | ٢٦٩٩ | ٢٧٤٣ | ٥٤٤٢ | ٥٠,٤ | ٠,٧٧ |
| ٢٧ | بلجيكا | ٢٦ | ١٣٣ | ١٥٩ | ١٠٧ | ٤٠٨٦ | ٤١٩٣ | ٩٧,٤٦ | ٠,٦ |
| ٣١ | اسبانيا | ١٢٠ | ١٨٨ | ٣٠٨ | ٤٠٧ | ٣٠٦٧ | ٣٤٧٤ | ٨٨,٢٩ | ٠,٤٩ |
| ٣٢ | استراليا | ٦٧ | ٢٩ | ٩٦ | ٢٧٤٤ | ٤٩٣ | ٣٢٣٧ | ١٥,٢٢ | ٠,٤٦ |
| ٣٤ | فنلندا | ١١١ | ٤٧ | ١٥٨ | ١١٠٠ | ٢١٠٠ | ٣٢٠٠ | ٦٥,٦٢ | ٠,٤٩ |
| ٥ | الصين | ١٥٧٤ | ٤٣٢ | ٢٠٠٦ | ٢٢١٤٨ | ١٥٨٨٣ | ٣٨٠٣١ | ٤١,٧٦ | ٥,٤١ |
| ١٤ | الهند | ٣٦٩ | ٧٥ | ٤٤٤ | ١٠٧٧٥ | ١٦١١ | ١٢٣٨٦ | ١٣,٠١ | ١,٧٦ |
| ٦ | هونج كونج | ١٠١ | ٥٠٦ | ٦٠٧ | ٥٧٥١ | ٢٩٨١٢ | ٣٥٥٦٣ | ٨٣٠٨٣ | ٥,٠٦ |
| ٧ | كوريا | ٧٨٥ | ٣٧٠ | ٨٥٥ | ٩٣٤١ | ١٥٥٣٧ | ٢٤٨٧٩ | ٦٢,٤٥ | ٣,٥٤ |
| ١١ | تايوان | ١٧٩ | ٢٧٨ | ٤٥٧ | ٧٨٦٣ | ٨٢٤٠ | ١٦١٠٢ | ٥١,١٧ | ٢,٢٩ |
| ١٢ | سنغافورة | ٤٣٩ | ٢٥٣ | ٦٩٢ | ١٠٣٠٩ | ٥٤٦٣ | ١٥٧٧٢ | ٣٤,٦٤ | ٢,٢٥ |
| ٢٤ | ماليزيا | ٢٢٧ | ٢٠ | ٢٤٧ | ٤٤١٩ | ١٣٢ | ٤٥٥١ | ٢,٩ | ٠,٦٥ |
| ٢٥ | الفلبين | ٣٣٧ | ١٣ | ٣٥٠ | ٤٤٢٧ | ٦٥ | ٤٤٩٢ | ١,٤٩ | ٠,٦٤ |
| ٢٦ | اندونيسيا | ٤٦٦ | ٩٤ | ٥٦٠ | ٣١٢٩ | ١٠٨٩ | ٤٢١٧ | ٢٥,٨٢ | ٠,٦ |
| ٣٠ | تايلاند | ٢٣٤ | ٥٩ | ٢٩٣ | ٢٤٦٩ | ١١٦٦ | ٣٦٣٥ | ٣٢,٠٩ | ٠,٥٢ |
| ١٣ | روسيا الاتحادية | ٢٣٥٦ | ٢٤٦ | ٢٦٠٢ | ١٠٦٨١ | ٤١٢١ | ١٤٨٠٢ | ٢٧,٨٤ | ٢,١١ |
| ٢٨ | اوكرانيا | ٤٧٦ | ٩٨ | ٥٧٤ | ٢٢٧٧ | ١٩٠٥ | ٤١٨١ | ٤٥,٥٥ | ٠,٦ |
| ٢٩ | رومانيا | ٢٠٨ | ٢١ | ٢٢٩ | ٢٩١٦ | ٨٣٥ | ٣٧٥١ | ٢٢,٢٦ | ٠,٥٣ |
| ٣٣ | كرواتيا | ٧٤ | ٩٠ | ١٦٤ | ١١٢٣ | ٢٠٧٧ | ٣٢٠٠ | ٦٤,٩ | ٠,٤٩ |
| ١٧ | السعودية | ٦٦ | ٦٢ | ١٢٨ | ٩٩٤ | ١٠٢٤٥ | ١١٢٣٨ | ٩١,١٦ | ١,٦ |
| ١٨ | البرازيل | ١٩٧ | ٢٢ | ٢١٩ | ٦٨٩٦ | ٢٨٤٠ | ٩٧٣٦ | ٢٩,١٧ | ١,٣٩ |
| ٢١ | ايران | ١٤٦ | ٥ | ١٥١ | ٦٠٩٩ | ١٨٥ | ٦٢٨٥ | ٢,٩٥ | ٠,٨٩ |
| ٣٥ | الكويت | ٣٠ | ٦ | ٣٦ | ٢٧٦٩ | ٣٥١ | ٣١٢٠ | ١١,٢٥ | ٠,٤٤ |
| اجمالي (٣٥ دولة) | | ١٤٤١٠ | ١١٢٦٦ | ٢٥٦٧٦ | ٢٧٠٩١٧ | ٣٨٦٥٠٥ | ٦٥٧٤٢٢ | ٥٨,٧٩ | ٩٣,٦ |
| النسبة | | ٥٦,١ | ٤٣,٩ | ١٠٠ | ٤١,٢ | ٥٨,٨ | ١٠٠ | | |
| مجموع العالم | | ١٦٧٧٢ | ١٢٣٤٧ | ٢٩١١٩ | ٢٩٥٠٣٦ | ٤٠٧٣٤٩ | ٧٠٢٣٨٥ | ٥٨ | ١٠٠ |
| النسبة | | ٥٧,٦ | ٤٢,٤ | ١٠٠ | ٤٢ | ٥٨ | ١٠٠ | | |

Source: Lloyd's Maritime Information Services ( London).,Citted from UNCTAD,

Review of Maritime Transport , Op.Cit, p.30.

بل ان مساهمة تلك الدول محصورة فى عدد محدود من الدول وهى لاتمثل الدول المتخلفة فمنها دولة حديثة التصنيع البرازيل وثلاث دول نفطية(السعودية،وايران والكويت)،بل ان الاخيرة يرجع كبر مساهمتها الى تسجيل السفن المملوكة لشركة الملاحة العربية المتحدة بها، وهى شركة مملوكة لمجلس التعاون الخليجى.

بل ان صورة جانب العرض لقطاع النقل البحرى تزداد وضوحا بتوزيع الحمولات الساكنة للاسطول العالمى على النوعيات المختلفة للسفن،يتبين ان سفن الصب تمثل نحو ٧١,٣٪ من اجمالى حمولة الاسطول العالمى منها صب سائل(النفط ومنتجاته)نحو ٣٥,١٪،اما الصب الجاف فيمثل نحو ٣٦,٢٪،بينما اسطول البضائع العامة يمثل نحو ٢٠,٦٪،منها ٧,٢٪لسفن الحاويات.

وبصفة عامة فان متوسط اعمار سفن الاسطول العالمى بلغت خمسة عشرة عاما تقريبا،وتدور اعمار جميع نوعياته حول هذا المتوسط،باستثناء اعمار سفن البضائع العامة بانحراف موجب قدره ٢,٦ ،وسفن الحاويات بانحراف سالب قدره٢,٩ ،بل ان الظاهرة اللافتة للنظر ان معظم سفن الاسطول العالمى فى جميع هذه النوعيات قد تجاوز الخمسة عشر عاما بالفعل.
مما تقدم يتضح ان الدولة المتقدمة تسيطر على عرض النقل البحرى العالمى بل وتسعى دوما الى تأكيد هيمنتها عليه من خلال:

*١ ـ الحد من ظاهرة التسجيل المفتوح.*

ولما كان نمو ظاهرة التسجيل المفتوح يحد من تركز عرض النقل البحرى فى الدول المتقدمة ،لذا فان هذه الدول تقاوم هذه الظاهرة بشتى السبل.

وقد يرى البعض ان ظاهرة التسجيل المفتوح تحد من هيمنة الدول المتقدمة على عرض النقل البحرى.اذ ترتب على لجوء ملاك السفن فى الدول المتقدمة الى التسجيل المفتوح ،ان غالبية السفن الصب ،ونسبة متزايدة من سفن التجارة الخطية لتلك الدول ،اصبحت ترفع الآن اعلام دول الملائمة،الا انه تجدر ملاحظة ان هذه الظاهرة لاتحد من هيمنة الدول المتقدمة على عرض النقل البحرى،سيما وان تغير علم السفينة وجنسيتها لا يعبر عن عدم انتماء ملاكها للدول المتقدمة وولائهم لها.غاية الامر انهم يحاولون تعظيم مكاسبهم من التسهيلات التى تقدمها دول التسجيل المفتوح.وبالرغم من ذلك فان الدول المتقدمة لم تألوا جهدا فى الحد من هذه الظاهرة لتأكيد هيمنتها على عرض النقل البحرى بصفة عامة وعرض السفن الخطية بصفة خاصة.

وتحاول الدول المتقدمة منذ الثمانينات الحد من هذه الظاهرة وذلك باتباع سياسات شتى منها تقديم الحوافز المالية وإعفاءات ضرائبية والسماح بنظام التسجيل الثاني مع الاحتفاظ بالعلم الاصلي،مع ما يتطلبه ذلك من السماح بمزيد من المرونة في شروط التطقيم كالسماح بتحديد اجور الطاقم – فيما عدا الضباط بأقل من مستوى المعدلات المحلية.بل امتدت هذه السياسات الى استحداث تسجيلات جديدة وذلك وفقا للتفصيل التالي:

تمثلت السياسات المالية المشجعة لرفع العلم الاصلي للسفينة فيما ذهبت اليه كل من اليونان حيث انتهجت سياسة مالية تقوم على تخفيض الضرائب وتقديم الاعانات وقد حققت هذه السياسة نجاحا محدودا في خفض معدل التناقص في اسطولها الوطني ،بل ان اتباع البرتغال واسبانيا لنفس السياسات لم يحقق الهدف المنشود[1]. كما سارت كل من هولندا والنرويج والسويد والمملكة المتحدة في نفس الاتجاه ،باتباع كل منها سياسة مالية للحد من تراجع عدد السفن التي ترفع اعلامها الوطنية حيث استبدلت هولندا ضريبة الدخل بضريبة اخرى تفرض بنسبة ثابتة وفقا لحمولة السفينة،واتبعت النرويج نفس الاسلوب مع سماحها باهلاك السفن بمعدلات كبيرة،مع تقديم دعما لتعويض ضريبة الدخل المفروضة على البحارة،كما تقدم كل من السويد والمملكة المتحدة دعما للبحارة، بالاضافة الى ان المملكة المتحدة تقدم اعانات لتغطية نفقات استراحة البحارة الوطنيين في الموانئ الاجنبية، هذا فضلا عن تقديمها الاعانات لتغطية بعض بنود الموازنة الرأسمالية. بينما اتبعت كل من فرنسا والمانيا نظام خاص في اهلاك السفن يحقق وفورات ضرائبية لملاكها بالاضافة الى العديد من المزايا المالية الداعمة لملاك السفن الوطنيين، كما منحت اليابان مزايا ضريبية لملاك السفن.

هذا على صعيد السياسات المالية،اما على صعيد الاجراءات التنظيمية فقد استحدث العديد من الدول نظام التسجيل الثاني مثل البرازيل وايطاليا واسبانيا وكوريا واستراليا[2]، بل ان دول اخرى ادخلت نظم عالمية لتسجيل السفن بها بهدف جذب السفن الوطنية والعالمية لرفع علمها مثل الدنمارك التي ادخلت DIR منذ عام ١٩٨٨،كما ان المملكة المتحدة اتبعت نظام

---

1 Theo Kiriazidis & George Tzanidakis , New Trends in European Maritime Policy,& Management 1995 , Vol ,22 No. 2 P. 182

٢ For more Details see: Organization of Economic Co – Operation & Development ,OECD Maritime Transport Commitee, Annual Report 1996 &1997 – Which are available on the web sit,WWW.Oecd. Org// Dist/sti/ Transport / Sea/ Prod / 0r 96 or 97 /net.

التسجيل الخارجى حيث سمحت بتسجيل السفن فى بعض محميات مثل جزيرة مـــــاMA وبرمودا.وهذه الوسائل نجحت فى الحد من الانخفاض المستمر فى السفن التى ترفع الاعلام الوطنية.

وكسياسة اقليمية نادت هيئة ملاك السفن الاوربية بضرورة تبنى الجماعة الاوربية لسياسة لتسجيل السفن، تقوم على اساس الجمع بين علم الجماعة الاوربية وعلم الدولة وعلى ان تمنـــح السفن المسجلة وفقا لهذا النظام مجموعة من المزايا اهمها حرية الانتقال الى سجل أى دولة اوربيـــة وحرية تقديم خدماتها داخل دول المجموعة الاوربية ولها افضلية فى نقل امدادات الغذاء واولويـة فى الاعانات الوطنية والاعفاء من الضرائب[١].

## ٢ ـ وضع موانع للدخول الى الصناعة:

دأبت الدول المتقدمة على وضع العقبات امام دخول منافسين جدد، بل و توصد السـبل امام المنافسين الحاليين من الدول المتخلفة،وتتبع فى ذلك اساليب متعددة،اذ انها لاتكتفى بـــالفجوة التكنولوجية القائمة بالفعل فى صناعة النقل البحرى بينها وبين الدول المتخلفة بل وتعمـــق تلــك الفجوة وتحول دون نقل التكنولوجيا الى تلك الدول.فضلا عن العقبة الكؤود التى تحد من فرصــة تملك الدول المتخلفة لاساطيل بحرية لتأمين نقل تجارتها الخارجية، تلك العقبة المتعلقة بنــدرة رؤوس الاموال بها .ويتضح مدى صعوبة هذه العقبة اذا وضعنا فى اعتبارنا امرين–عدم توافر مصادر للنقد الاجنبى من جهه،وان صناعة النقل البحرى صناعة مكثفة لرأس المال Capital Intensive .

ولم تكتفى بهذا بل استحدثت الدول المتقدمة حواجز تحول دون دخول منافسين جدد وتســـتبعد المنافسين الحاليين من خلال نظم جديدة بدعوى متطلبات السلامة البحرية والحفاظ على البيئة مـن التلوث، ولعل اهم هذه النظم رقابة دولة الميناءPort State Control وادارة قواعـــد الســـلامة الدوليةInternational Safty Management .

ويقوم مبدأ رقابة الدولة على الميناء Port State Control على الاعتراف بحق دولـــــة الميناء فى ايقاف وحجز السفن التى تعتبر دون المستوى الفنى المطلوب،وذلك لاعتبـــارات تتعلـــق بالسلامة والبيئة وذلك بان تحصل كل سفينة على شهادة باستيفائها لمتطلبات السلامة وفقا لقـــرار لجنة السلامة البحرية الدولية فى مايو ٩٤ ،وبالرغم من نبل الاهداف المعلنة للقواعـــد الدوليـــة للسلامة، الا ان النوايا القابعة خلف هذه القواعد،لم تكن كذلك. وقد كشفت دراسة صادرة عـن

[١] Theo Kiriazidis & George Tzanidakis , Op.Cit.,P 185.

منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية عن الهدف الحقيقي وراء تلك القواعد،حيث عرضت تحليلا اقتصاديا يوضح أن تشغيل السفن ذات المستوى الفني المنخفض يحقق وفورات لمشغليها، وهذه الوفورات تمنحهم ميزة تنافسية فى مواجهة مشغلي السفن ذات المستوى الفني الأعلى،الذين يعانون من ارتفاع تكاليف السلامة البحرية نتيجة للتضخم فى الوقت الذي يعج فيه سوق النقل البحري بفائض عرض وقد انتهت هذه الدراسة إلى توصيات بضرورة تطبيق قواعد السلامة[1]. بل نجد تأكيدا لذلك فى تقرير لجنة النقل البحري بذات المنظمة والذي يوضح خطة عمل اللجنة عام ١٩٩٩-٢٠٠٠ .وتتضمن هذه الخطة العمل على التخلص من السفن ذات المستوى الفني المنخفض وتقديم الدعم للمنظمة البحرية الدولية فى ذلك،وكذلك تعميق البحث فى المزايا التنافسية التي يحصل عليها ملاك هذه السفن[2].وبالرغم من ان المنظمة البحرية الدولية ،هى احدى المنظمات التابعة للامم المتحدة الا الها دائما ما تغلب مصالح الدول المتقدمة. وقد بدأ تطبيق القواعد الدولية لادارة السلامة منذ يوليو ١٩٩٨.ويتوقع الخبراء ان نحو الف سفينة من سفن الصب لن تتمكن من الحصول على شهادة السلامة.

كما ان تمسك الدول المتقدمة بتطبيق هذه القواعد يؤكد حرصهم على استبعاد منافسة الدول المتخلفة لتأكيد احتكارهم لسوق النقل البحرى،فحرس السواحل فى الولايات المتحدة يمنع السفن التى لاتحمل شهادة السلامة من دخول موانيها،بينما دول الاتحاد الاوربى تقوم بحجز تلك السفن، وحتى فى حالة الافراج عنها تمنع من دخول الموانئ الاوربية مرة اخرى قبل حصولها على شهادة السلامة.

## *ثانيا:- الميل الى التركز على مستوى شركات النقل البحرى:*

لا يقتصر الميل الى التركز فى صناعة النقل البحرى على مستوى الدول ،وانما تعداه واصبحت هذه النزعة على مستوى الشركات النقل البحرى العاملة فى التجارة الخطية، وبصفة خاصة فى مجال نقل الحاويات.فقد تبنت الشركات استراتيجية لتحقيق التركز من خلال الاندماجات Merges والسيطرة Take Over من جهة،ثم اقامت تحالفات بين الشركات المندمجة

1 Organization of Economic Co – Operation & Development , Competitve Advantages Obtained by Some Shipowners as a results of Non – Observance of applicable international Rules and standards, ( Paris : OECD, 1996).

٢ OECD, Maritime Transport Committee Annual Report 1998,( Paris : OECD, 1999),P.6

من جهة اخرى،أى ان الاستراتيجية تقوم على التكامل بين الاندماجات والتحالفات ممـــا ادى الى ظهور الشركات العملاقة، واصبحت التجارة الخطية فى السنوات الاخيرة مركزة فى قبضة عـــدد محدود جدا من الشركات بعد ان كانت تتسم بالتفتت Fragmentation فبعد ان كانت التجـلوة الخطية تضم عشرات من الناقلين منذ عشر سنوات خلت،اصبحت تتسم بالتركز الشـــديد بـــل والمتزايد، ففى عام ١٩٨٨ كان اكبر عشرين ناقلا يمثلون نحو ٣٥٪ من الحمولة العالمية،واصبحـوا يمثلون نحو ٤٨,٦٪ عام ١٩٩٦،ووفقا لطلبات بناء السفن التى ستسلم عام ٢٠٠٠،ســـيتملك اكبر عشرين ناقلا ٦٠٪ من الحمولة العالمية ومع مطلع عام ١٩٩٩اصبح اكبر خمسة وعشـــرين ناقلا يتحكمون فى (٣,٦ مليون TEUS والتى تمثل نحو ٥٩٪ من الطاقة العالمية لنقل الحاويـــات والتى تبلـــــغ ٦ مليون TEUS ).ويبين الجدول التالى اكبر خمسة وعشرين ناقلا للحاويات فى اول يناير ١٩٩٩ .

جدول رقم ( ١١ )

اكبر خمسة وعشرين ناقلا للحاويات

(TEU)

| | |
|---|---|
| ٣٧٨٢٠٥ | Maersk |
| ٢٩٧٠٣٠ | Ever green (including Uniglory) |
| ٢٦٣٢٤٨ | P & O Nedlloyd |
| ٢٣٢٩١١ | Hanjin / DSR/ Senator |
| ٢٢٧١٣٧ | Cosco Container |
| ٢٠٩٢٢٦ | Sea Land |
| ١٩٩٢٢٦ | Mediterranean Shipping Company |
| ١٩٨١٦٣ | NOL / APL ( including P.T. Pul and Lorenzo) |
| ١٦٤٣٣١ | NYK (including TSK) |
| ١٣٩٠٨٥ | Canadian Pacific + TMM ( icluding Contship, Lykes ,Can Mar, Cast, Ivaran and TMM) |
| ١٢٩٢١٠ | Mitsui Osk |
| ١١٥٨٤٣ | CMA / CGM |
| ١١٣٦٧٣ | Zim |
| ١٠٩١٩٢ | Hyundai |
| ١٠٥٦٤٣ | K Line |
| ١٠١٠٩٤ | Yang Ming Line |
| ١٠٠٢١٦ | Hapag Lloyd Group ( including Rickmers) |
| ٩٠٩٤٤ | OOCL |
| ٦٨٥٣٣ | UASC |
| ٥٦١٩٤ | Wan Hai |
| ٥٥٧٢٣ | Hamburg – Sud Group (including Alianca, DNOL, Ybarra and South Seas) |
| ٥٣٨٦٢ | Cho Yang Line |
| ٥١٣٧٧ | Pacific International Lines |
| ٥٠٨٧٣ | Safmarine Container L. |
| ٤٨٧٠٢ | CSAV |
| ٣٥٥٩٦٤١ | الاجمالى |

Source : I.A.P.H,"Biennial Report on Ship Trends"-1999. O.P.Cit, P. 18.

وتقوم استراتيجية هذه الشركات لتحقيق التركز مع الاندماج او السيطرة ثم التحالف،ولعل ابلغ الادلة مايلي:

- اندمجت الشركات متعدية الجنسيه P & O (المملكة المتحدة) مع Nedlloyed (هولندا)،واصبحت شركة عملاقة لتبلغ طاقتها الاجمالية على نقل الحاويات الى نحو ٢٦٠الف TEUS،واحتلت بذلك المركز الثالث بين شركات نقل الحاويات، كما يلوح في الافق بوادر اندماج بين Mearsk (الدنمارك) و Sea Land (الولايات المتحدة) لتكوين شركة تزيد طاقتها على مليون TEUS واكثر من مائتي سفينة حاويات.

كما قامت هذه الشركات بعمليات سيطره Take Over واسعة النطاق منها سيطره Neptune Orient Line(سنغافورة) على American President Lines (الولايات المتحدة) وعلى Han Jin(كوريا) وعلى DSR-Senator (ألمانيا) وكذلك شراء NOL لشركة APL، مما ادى الى زيادة مقدرتها التنافسية بطاقة قدرها نحو ٢٠٠ الف TEUS [١] .

وهناك امثلة اخرى عديدة سواء في مجال الاندماج او السيطرة منها Evergreen التي اصبحت تضم Uniglory، و APL التي ينطوي تحتها P.T. Pul & Lorezo وكذلك NYK التي تمتلك TSK ، و CMA التي تهيمن على CGM ، بالاضافة الى Hapag Lloyed Group التي تضم Rickmers، فضلا عن Humburg – Sud Group التي تضم Alianca, DNOL, Ybarra & South Sea.

ولعل من نافلة القول ان نذكر ان هناك شركات قامت بعمليات السيطرة واندماج معا مثل Canadian Pacific التي اندمجت مع TMM وسيطرت على Cont Ship, Lykes , Can Mar, Cost & Ivaran[٢].

ولم تقتصر محاولات التركز على عمليات الاندماج والسيطرة،بل تكاملت من خلال التحالفات بين هذه الكيانات العملاقة التي تأخذ شكل الكونسورتيا Consortia او المؤتمر الملاحي.

واهم هذه التحالفات التي تتخذ شكل الكونسورتيا:

---

[١] UNCTAD, Review of Maritime Transport , Op.Cit, p.30

2 I.A.P.H, "Biennial Report on Ship Trends"-1999. O.P.Cit, PP. 18.-19 & to Review the Latest Merges & Acquisitions operation see also; Globalization : Shipping Seeks New, Global Role, Lloyds Shipping Economist, November, 1999,P.P.7 – 8.

-التحالف الكبير Grand Alliance بين كل من ‚ (NYK, Hapage Lloyed , P&O Nedlloyd OOCL, Misc)

- تحالف العالم الجديد ويتكون من Mitsu OSK, NOL/APL, Hyundai
- وتحالف COSCO Group، K-Line الذى يتألف من COSCO/K-Line/Yangming ويعمل على عدة خطوط آسيا /اوروبا Transatlantic و Transpacific
- التحالف المتحد ويمثله Hanjin/DSR Senator / Cho Yong / USAC

والاخيرة تنتمى الى مجلس التعاون الخليجى،ويقوم هذا التحالف بخدمة مجموعة خطوط بين الشرق والغرب، وهي الآن قد غيرت من نمط تأدية هذه الخدمات من التشغيل حول العالم الى مجموعة من الخدمات البندولية.

- التحالف بين Maersk / Sea Land والذى يسعى الآن الى تنفيذ استراتيجية كونية تتضمن تقديم خدمات فى البر[1].

هذا بخلاف ان المؤتمرات الملاحية والتى تنتظم معظم الشركات الملاحية فى اطارها، هى من قبيل التحالف على النحو الذى سنفصله فى المبحث الاول من الفصل الاول من الباب الثالث من هذه الدراسة،بل ان هذه الشركات مدت يدها الى الموانئ لتبسط نفوذها عليها على النحو الذى سنعرض له فى سياق المبحث التالى.

وهكذا نجد ان الميل الى التركز على المستوى العالمى، أو على مستوى الشركات قد حد من امكانية الحديث عن وجود منافسة، اذ انه قضى حتى على المنافسة الاحتكارية وتحول الامر الى احتكار للقلة سيطر على صناعة النقل البحرى وينتهج سبلا متعددة لاقامة عوائق للدخول الى الصناعة.

## ثالثا : الاتجاه المتزايد نحو زيادة حجم السفينة:

بداية لابد من ان نقرر انه لايمكن أن يقوم إنتاج كبير الحجم بدون نقل كبير الحجم، فعولمة الإنتاج والأسواق على النحو السالف الإشارة إليه فى المبحث الأول من الفصل السابق،لايمكن ان تتم دون مؤازرة نظام النقل، بل انه يمكن القول ان عولمة الانتاج والاسواق غيرت نمط الطلب على النقل والخدمات المرتبطة به ،واجبرت شركات النقل على تقديم الخدمات

---

١ Ibid, P.19.& Compare:
Stavroula Chorinon, Shipping Seeks New Global Role, Lloyd's Shipping Economist, November 1999, P.10.

المطلوبة لتبادل الانتاج المعولم.وقد تجلى ذلك بوضوح كبير خلال عـــامى ٩٨/٩٧ اذ اســتمرت الضغوط على قطاع النقل البحرى لاحداث التغيرات الضرورية سواء كانت تكنولوجية او تنظيمية او سياسية، حتى يستمر دوره كعامل مساعد للتجارة الدولية والتنمية الاقتصادية.[١]
وتحاول شركات النقل البحرى تحقيق اقتصاديات الحجم، من خلال كبر حجم السفينة وليست من خلال زيادة أعدادها .والحقيقة ان السفن الكبيرة الحجم تحقق وفـــورات فى التكـــاليف الثابتـــة والمتغيرة[٢]تنجم من الوفورات الادارية،والفنية والتسويقية والشرائيةو..الخ.بالاضافة الى انه مع كبر حجم السفينة فان التكلفة المتوسطة للوحدة المنقولة من الوقود وتكلفة البناء تنخفـــض انخفاضــا ملموسا كلما زاد الحجم.

الا ان الامر ليس بهذه البساطة،اذ ان كبر حجم السفينة على هذا النحو يثير العديد مــن المشكلات.اولها تأمين بضائع تغطى هذه الحمولة العملاقة، وهذا الامر صعب للغاية فى اتجاه واحــد فما بالنا بالاتجاهين، إذا أخـــــذنا فى الاعتبار مشكلة عدم تـــوازن تدفــق البضـــائع Imbalanced Trade، بالاضافة الى مشكلة الحاويات الفارغة التى تقدر بنحو ٢٠٪ من حجـــم تجارة الحاويات، وتتراوح تكلفتها على المستوى العالمى مابين ٢-٣ بليون دولار[٣].فضلا عـــن ان كبر حجم السفينة على هذا النحو قد يمنع دخولها بعض الموانى، او قد يمنعها من عبـــور بعــض الممرات المائية، وربما يهون البعض من هذه المشكلة ، بالنظر الى ان هذه النوعية من السفن تعمل Mother Ships ، وبالتالى فانه يمكن حل هذه المشكلة باستخدام سفن الروافـــد Feeder Ships، الا انه يجب ان يؤخذ فى الاعتبار ان هذا الحل له تكلفته.

على ان الجانب الأكثر أهمية ويحد من وفورات الحجم،يتمثل فى أن سوق النقل البحــري سوق احتكار قلة، وعادة ما يعمل وفقا لنموذج اتبع القائد Flow the Leader . وبالتالي سيؤدى ذلك الى محاكاة باقى الشركات لهذه الشركة القائدة، وهذا ما حدث بـــالفعل فى ســوق النقــل البحرى حيث قامت ;OOCL,NYK P&O Ned Cevergreen بناء سفن الحاويات وبالتالي سيزيد العرض وتنخفض تعريفة النقل بل ان البعض يرى ان الانخفاض فى تعريفة النقل قد يفوق الوفــو ف

---

[١] UNCTAD, Review Maritime Transport, 1998, Op.Cit., P.51.

[٢] لمزيد من التفاصيل انظر: محمد محمد على،النقل والتجارة،مرجع سبق ذكره،ص ٢٠-٢٥ .

[٣] UNCTAD, Maritime Transport, 1998 Op.Cit., P.53.

التكلفة ،وبالتالي يحاول الناقلون الحد من نقائض الوفورات Diseconomies من خلال الاندماج أو التحالف لخفض التكلفة والحد من المنافسة.

كل هذا من الناحية النظرية ،وتطبيقا لهذه المفاهيم ، فقد اتجهت Maersk الى استخدام ١٢ سفينة من طراز K-Class جامبو حمولتها نظريا ٨١٠٠ TEUS والطاقة العملية نحو ٦٥٠٠ TEUS ، وتقدر تكلفة الرحلة لهذه السفينة بنحو ١٠ مليون دولار،فى حين ان تكلفة الرحلة على نفس الخط للسفينة من طراز بنامكس حمولتها ٤٠٠٠TEUS تبلغ نحو ٨,٤ مليون دولار.وبالتالى يمكن ان تحقق وفرا فى تكلفة نقل TEU الواحدة ٢٧ دولار فى الاتجاه الواحد (Per Leg) وهذا يعطى هذه السفينة ميزة نسبية فى التكاليف تقدر بنحو ٢١٪ هذا مع زيادة انتاجية السفينة من طراز K بنحو ١٠٠٪ عن السفن طراز بنامكس.وهذا معناه ان السفينة الثانية تحقق تعادلا عندما يكون تعريفة نقل الحاوية ١٠٠٠ دولار،فى حين ان السفينة الاولى يمكنها ان تحقق ارباحا عندما تنخفض التعريفة الى ٥٠٠ دولار.

ويخطط الآن لانتاج سفن جامبو عملاقة طاقتها ١٥ الف TEUS ،وسيؤدى ذلك الى تخفيض متوسط تكلفة النقل بنحو ٥٤٪ عن السفينة جامبو[١].كما يتزايد الاعتماد على السفن الكبيرة، ذلك انه فى عام١٩٨٥ كان حوالى ١٥٪من الاسطول العالمى تبلغ حمولتها ٢٠٠٠ TEUSفأكثر وقد قفزت الى نحو ٧٠٪،كما ان هناك عدد من السفن المسلمة حديثا بلغت طاقتها ٨ آلاف TEUS ،وكما ان ترسانات السفن قد اعدت خططها لانتاج سفن اكبر[٢] .

ولايقتصر التطور على الحجم فقط وانما تعداه الى استخدام التكنولوجيا المتطورة فى النقل والمتمثلة فى تبادل المعلومات الكترونيا (Electronic Data Interance(EDI , والاتجاه نحو الاتوماتية لمعدات السفينة،وثمة تطور آخر يتعلق بسرعة السفينة فقد اصبحت سرعة ٢٤ عقدة ضرورية،بالرغم من انه من المتعارف عليه ان زيادة السرعة عن ٢٦ عقدة تؤدى الى تغير حاد فى تكلفة التشغيل خاصة الوقود، الا ان شركة نورآسيا كسرت هذا الحاجز اذ بلغت سرعة سفنها

---

1 Seok – Min lim , Economics of Scale in Container Shipping , Maritime ,Maritime Policy & Management , 1998, Vol.25, No4,P.P. 364 – 365.To review Modelling Economies of Scale in Shipping see also,: Kevin Cullinance, The Economics of Large Containerships,paper presented to : The 5th International Maritime Conference on: *Future Trender In Shipping Industry* 9 – 11 November 1997,Alex, Egypt, P.P. 10 – 28.

٢ UNCTAD, Review Maritime Transport ,1998, Op.Cit,P.51.

٢٦,١٤ عقدة، اى أنه يمكن القول بان الاستفادة من عنصر الزمن تفـــوق الزيـــادة فى تكلفـــة التشغيل.

الخـــــلاصة:

- يوجد اتجاه نحو التركز والاحتكار فى ملكية الأسطول العالمي، سواء على مستوى الـــدول او الشركات حيث ان اكبر خمسة وثلاثين دولة بحرية تسيطر علي نحو ٩٤٪ من إجمالي الحمولـــة الساكنة العالمية،كما وان سبعة عشر دولة متقدمة تسيطر على نحو ثلثى الحمولـــة الســـاكنة العالمية.
- تتبع تلك الدول أسلوبين للسيطرة على النقل البحري العالمي هي:

انتهاج سياسات تؤدى الى الحد من ظاهرة التسجيل المفتوح،ووضع موانع لدخول الدول المتخلفـة إلى صناعة النقل البحري.

- كما تتحو شركات النقل البحري نحو التركز من خلال عمليات الاندماج والسيطرة والتحالف والكونسورتيا.
- وقد ظهر اتجاه نحو زيادة حجم السفينة وزيادة سرعتها للاستفادة من وفورات الحجم الكبـــير

تلك كانت الاتجاهات الحديثة فى الأسطول التجاري العالمي.وماذا عن الاتجاهات الحديثة فى الموانئ.

# المبحث الثالث

# الموانئ

تعتبر الموانئ جزءا من منظومة النقل البحرى،اذ هى محطـــة ابتـــداء وانتـــهاء الرحلـــة البحرية،لذا لابد من تهيئتها لجعلها ملائمة لاستقبال البضائع والسفن.ونتيجة للتطورات المتلاحقـــة فى البضائع والسفن،تطورت الموانئ لمواكبة هذه التطورات،فتطورت من موانئ محلية الى موانـــئ إقليمية ثم الى موانئ محورية.أى انها تطورت فى وظائفها،كما ان التطورات الجارية فى بنية الاقتصاد العالمى تضافرت مع التطورات فى البضائع والسفن ،ولكى تفرز تطورا فى نمط ملكية ادارة الموانـــئ واتجاهها صوب الخوصصة.

ويهدف هذا المبحث الى استعراض التطور فى وظائف الموانئ ونمط إدارتهـــا وملكيتـــها وموقع الموانئ المصرية من هذه التطورات.وذلك من خلال النقاط التالية:

*اولا:* التطورات فى وظائف الموانئ.

*ثانيا:* خوصصة الموانئ.

*ثالثا:* الموانئ المصرية فى سياق التطور فى الموانئ العالمية.

## اولا : التطور فى وظائف الموانئ:

لاشك ان التطورات فى البضائع والأسطول لها انعكاساتها على الموانئ، إذا كان لزامـــا عليها مواكبة هذه التطورات،فالتحول الى النقل متعدد الوسائط الذى كان نتيجة للاتجاه المـــتزايد للتحوية جعل الميناء حلقة من حلقات منظومة النقل واتسع نطاق وظائفها، فأصبحت تقوم بوظائف جديدة الى جانب وظائفها التقليدية المتمثلة فى الخدمات الملاحية كـــالقطر والارشـــاد والانقـــاذ والمساعدات الملاحية،وتداول البضائع وتخزينها ...الخ،واصبحت الموانئ تؤدى خدمات صناعية مثل صناعة اصلاح السفن،بالإضافة الى الصناعات الاخرى لانتاج سلع،بالإضافـــة الى اضطلاعـــها بخدمات ادارية وتجارية للمنتفعين بخدمات الموانئ من اعمال بنكية وتأمين واتصالات ...الخ هـــذا فضلا عن تقديم خدمات لوجيستية وتوزيعية للتجارة العالمية،وهو ما يعرف بموانئ الجيل الثالث[1].

ونتيجة للاتجاه المتزايد لكبر حجم السفينة،اصبح من المتعذر دخولها بعض الموانئ لعدم ملائمتـــها لغاطس السفينة،أو لعدم كفاءة وسرعة عمليات الشحن والتفريغ . . . الخ ،وفى ضوء اهمية عنصر الزمن بالنسبة لملاك هذه النوعيات من السفن،حيث ان إهلاكها يحتسب باليوم بل بالساعة،لـــذا نشأت الموانئ المحورية Hub Ports وهذه الموانئ تقع على ملتقى خطوط التجارة العالمية،ويمكنـــها

---

[1] يمكن التمييز بين ثلاثة اجيال من الموانئ:

- موانئ الجيل الاول:وهى تمثل النمط الذى كان سائدا حتى الستينات،حيث كانت الميناء مجرد مكان للشحن والتفريغ والتخزين، الذى يتم اساسا بالاعتماد على العمالة،ومعدات محدودة، كانت تلائم مرحلة ما قبل الصناعة.
- موانئ الجيل الثانى:وهو النمط الذى كان سائدا ابان السبعينات اذ اصبح الميناء مركزا للنقل والتصنيع والخدمات التجارية ،الامر الذى تطلب مد منطقة الظهير لتصبح جزءا من الميناء.وفى هذا النمط تصبح الموانى رافدا اساسيا للتنمية الاقتصادية،حيث اضحت مراكز تجارية ومحورا للانشطة الاقتصادية على المستوى الحضرى والاقليمى.
- موانئ الجيل الثالث :وظهرت مع بداية الثمانينات لتلبى احتياجات حركة التجارة العالمية والتحول العالمى صوب التحوية،وبالتالى اصبحت هذه الموانئ حلقة من حلقات النقل الدولى متعدد الوسائط،ومنصات لوجستية للتجارة العالمية.وكمثال لهذا النوع من الموانئ، ميناء روتردام وسنغافورة.لمزيد من التفاصيل انظر:

Jan Vissers, The Role of a Port in the Economic Development of the Region, paper presented to the 14th international port conference on the Role of Mediterranean & Middle East Ports: A global perspective ,organized by port training Institute in collaboration with port of Rotterdam, Alex., Egypt, 24-26 February, 1998.

استقبال السفن ذات الغاطس الكبير، وتتوافر فيها تسهيلات المناولة والكفاءة الادارية التي تقلل زمن الشحن والتفريغ الى ادنى درجة.

وهذه الموانئ تقصدها السفن الكبيرة Mother Ships ،تشحن وتفرغ فيها الحاويات ثم تقوم سفن اخرى صغيرة Feeder Ships بنقل البضائع من والى الموانئ الرافدية Spoke Ports وهذا التطور الهام قد ألهب نيران المنافسة بين الموانئ،حيث ان التطورات التكنولوجية،وزيادة حجم سفن الحاويات ادى الى ضرورة قيام السفينة بعدد قليل من الترددات لايتجاوز ثلاثة او اربعة موانئ في نهاية كل خط (على سبيل المثال في تجارة اوروبا -الشرق الاقصى هامبورج،روتردام،انتروب وربما لى هافر من جهة،وسنغافورة،هونج كونج وكوبي في الطرف الآخر).وباقي الحركة تخدمها سفن الروافد،وانه من الاهمية بمكان للموانئ الكبيرة ان يتم اختيارها من قبل ملاك السفن الرئيسية كميناء محوري،وفي سبيل ذلك تتنافس الموانئ الكبيرة منافسة ضارية،ولا يمكن الزعم بأن هذه المنافسة من قبيل المنافسة الكاملة،وذلك بالنظر الى ان عملاء هذه الموانئ وهم ملاك السفن غالبا ما يتجهون الى انشاء موانئ خاصة بهم في نقط تلاقي عدة خطوط على سبيل المثال ميناء Algeciras الذي تستخدمه كنقطة تلاقي بين الشرق والغرب (عبر البحر المتوسط)،وخطوط الشمال-جنوب في الاطلنطي،او ميناء Gioia Tauro في جنوب ايطاليا الذى طورته Contship في ملتقى خطوط المتوسط ومع خطوط السكك الحديدية تجاه موانئ بحر الشمال[1].والآن اصبح هناك العديد من الخطوط الملاحية العالمية تشغل محطات للحاويات حيث يقوم كل منهم بتشغيل نحو عشرة محطات للحاويات او اكثر في مشارق الارض ومغاربها.

## ثانيا : خوصصة الموانئ:

- الاصل ان الموانئ احد مظاهر سيادة الدولة على اقليمها،لذا فالموانئ كانت تقليديا تخضع لسيطرة الدولة،الا انه هناك اتجاه متزايد نحو خوصصة الموانئ،اذ تم خوصصة نحو ثلاثين ميناءا على مستوى العالم منها اثنى عشرة ميناءا تنتمي الى دول العالم الثالث بدعوى تحسين الكفاءة وتنويع مصادر رأس المال .

ويوضح الجدول رقم ( ١٢ ) اكبر خمس عشرة شركة لادارة محطات الحاويات وحجم الحاويات التي تداولها عام ٩٧ والمتوقع تداولها عام ٢٠٠٥ .

[1] WTO, Maritime Transport Services : Background Note by the WTO Secretariat, Op.Cit.,P.11.

## جدول رقم ( ١٢ )

بيان باسماء المحطات التي يتم تشغيلها من خلال ملاك السفن ( مليون TEU )

| الحاويات المتوقع تداولها عام ٢٠٠٥ | الحاويات المتداولة عام ١٩٩٧ | الموانئ | الشركات |
|---|---|---|---|
| ٢٥ | ١٥,٥ | Singapore & 9 others ports | PSA Corporation |
| ٢١ | ١٣,٧٥ | Hong Kong & 15 others ports | Hutchison port Holdings |
| ٩ | ٤,٦ | Rotterdam & 2 others ports | ECT |
| ٨,٥ | ٤,٥ | 20 Ports | P & O Ports |
| ٧ | ٤ | 13 American Ports | SSA |
| ٥ | ٣ | Hamburg & 3 others ports | Eurokai |
| ٥ | ٢,٥ | Hamburg & Buenos Aires | HHLA |
| ٣,٧ | ٢ | Hong Kong | MTL |
| ٢.٢ | ١,٩ | Antwerp& Zeebrugge | Hessenatie |
| ٣ | ١,٩ | 4 Italian ports | Contship Italia |
| NA | ١,٨ | 7British Ports | ABP |
| ٣,٥ | ١,٧٥ | 8 Ports | ICTSI |
| ٣ | ١,٥ | Bremerhaven | BLG |
| ١,٥ | ١ | Genoa | Sinport |
| ٢ | ١,٢ | 3West Coast American ports | Marine Terminal Co |

**Source: International Association of Ports, Biennial Report on Ship Trends,1999,op.cit., P.21.**

وقد اتبعت اساليب متعددة لتحقيق خوصصة الموانئ منها:

١ - التأجير التمويلي لفترات طويلة Long Term والمشاركة Joint Ventures ،واسلوب "ابن وشغل ثم انقل الملكية"( B O T ) هذه الاساليب استخدمت في موانئ (عدن) باليمن ،كرزتوبال وبالبوا(بنما)، تانجوج بريوك(اندونيسيا)، يانجون (ميانمار)،ميناء رايسوت(عمان) جزيرة كادوكوتوسان وانشون(كوريا)، وشانتوتيان جين اكسياهين(الصين)، مومباى(الهند)، كولومبو(سيرلانكا) ، وكراتشي وبورت كاسيم(باكستان) بالاضافة الى بيونس ايرس(الارجنتين).

٢ ـ خوصصة كافة وظائف الميناء باستثناء الوظائف غير التجارية والخدمات العامـــة الاجاريـــة وذلك بعد تحويل الموانئ الاقليمية الى شركات واستخدم هذا الاســـلوب فى مينـــاء وترفـــورت باستراليا.

٣ ـ وهناك اسلوب آخر هو خوصصة ادارة الميناء،وذلك من خلال ابرام عقود ادارة لنقل المعرفة الادارية والتكنولوجية،على سبيل المثال ما يقوم به ميناء سنغافورة من ادارة موانئ فى كـــل مـــن الصين والهند واندونيسيا وكوريا وسيرلانكا ....وغيرها.

وهذا الاتجاه نحو الخوصصة يجد مساندة كاملة من البنك الدولى،الذى غـــير عقيدتـــه فى الفترة الاخيرة،فبعد ان كان لايمول سوى المشروعات العامة، وبعد ان انفق نحو ثمانية بليـــون دولار لتمويل مشروعات فى الفترة (٥٠-٩٦) منها ٥٧مشروعا فى الفترة ما بين ٨٠-٩٦.أخذ مؤخرا فى الترويج لزيادة مساهمة القطاع الخاص للاستثمار فى الموانئ وتشغيلها،داعيا الى التفرقة بـــين دور مالك الميناء Land Lord وتقوم به هيئة الموانئ التى تملك -وفقا لهذا التصور -البنية التحتيـــة ودور مشغل الميناء الذى يتمثل فى البنية الفوقية والعمليات المتصلة بالبضائع والقطر والارشـــاد ... الخ فيتولاه القطاع الخاص.بل ويرى خبراء البنك ان عمليات الخوصصة الحالية المتمثلة فى التأجـــير التمويلى والمشاركة و(BOT) وعقود الادارة،ان هى الا مقدمات يجب ان تفضى الى خوصصـــة كاملة للموانئ.

ويلاحظ ان الاتجاه نحو خوصصة الموانئ قد مكن بعض الموانئ الناجحة من نقل خبراتهـــا عن طريق اداراتها لموانئ فى دول اخرى،كما اسهم فى ظهور محطات الحاويات التى تشغله الخطـــوط الملاحية،ويمكن ايجاز الاسباب التى ادت الى اهتمام الخطوط الملاحية بتشغيل محطات الحاويات فيما يلى:

١ -أحكام قبضتهم على عمليات التداول،حيث ان تشغيل المحطات حيـــوى بالنســـبة للخـــط الملاحى.

٢ - الحد من تكاليف المحطات لزيادة الميزة التنافسية للخط الملاحي.

٣ - الاستفادة من العوائد الضخمة التي تدرها المحطات،لتعويض العائد المنخفض لنشاط النقـــل البحري.

على أى الحالات فان الوضع الآن قد تبلور على النحو الآتى:

- هناك محطات تديرها هيئات الموانئ.
- هناك محطات تديرها شركات شحن وتفريغ خاصة.
- هناك محطات تديرها خطوط ملاحية.

## ثالثا : الموانئ المصرية فى سياق تطور الموانئ العالمية:

تمتلك مصر اربعة وثلاثين ميناءا منها ثلاث عشر ميناءا تجاريا عامـــا والبـــاقى موانـــئ تخصصية.وفقا للتفصيل الآتى:

### ١ ـ الموانئ التجارية:

أ ـ موانئ تجارية عامة رئيسية وتشتمل على سبع موانئ منها أربع موانئ على البحر المتوسط وهى:
الاسكندرية ، الدخيلة ، دمياط ، بور سعيد.
وثلاث موانئ على البحر الاحمر وهى : السويس ،الادبية ،سفاجا.
ب ـ موانئ تجارية عامة فرعية وتتكون من ستة موانئ وهى:
نويبع ـ ابوقير ـ مرسى مطروح ـ الطور ـ العريش ـ شرم الشيخ.

### ٢ ـ موانئ تخصصية:

وتنقسم بدورها الى:
أ ـ موانئ تعدينية وتتمثل فى الموانئ الستة الآتية:
ابوزنيمة- القصير ـ الحمراوين ـ ابو غصون ـ برنيس ـ رأس ملعب.
ب ـ موانئ ومراسى البترول وتتضمن عشر موانئ هى:
رأس غارب ـ وادى فيران ـ رأس شقير ـ رأس سدر ـ المعدية ـ العلمين ـ ابورديس ـ مرســـى السادات ورأس هديب ـ مرسى سوميد بالعين السخنة ـ مرسى سوميد بسيدى كرير.
ج ـ موانئ سياحية وتشتمل على خمسة موانئ هى :
الغردقة ـ الميناء الشرقية بالاسكندرية ـ المنتزة ـ مارينا اليخوت السياحية بشرم الشيخ ـ مينـــاء اليخوت بمارينا.

وسينصب تركيزنا على الموانئ التجارية لاستعراض مدى التطور فى وظائفها كى تواكـب حركة التطور فى الموانئ العالمية الناجمة عن التطورات فى البضائع والسفن.

وبداية نجد ان معظم الموانئ التجارية المصريــة مــازالت تنتمـى الى الجيلــين الاول والثانى،والمستهدف تطويرها لكى تصبح من موانئ الجيل الثالث.

وبالرغم من التطور الكبير فى الطاقة الاستيعابية للموانئ المصرية بحوالي (٢٦,٨٪)خلال الفـــترة ١٩٨١ - ١٩٩٨ ،على نحو ادى الى وجود طاقات فائضة فى بعضها،الا الها مازالت تعـاني مـــن بعض المعوقات الادارية وتفتقر الى الاساليب التكنولوجيـــة المتقدمـــة مما يحد مـــن قدرقـا التنافسية[1].ويعرض الجدول الآتى للطاقات التصميمية مقارنة بالمتداول الفعلى فى الموانئ المصرية.

جدول رقم ( ١٣ )

مقارنة الطاقات التصميمية للموانئ المصرية

والمتداول الفعلى عام ١٩٩٧

| الميناء | الطاقة التصميمية* | المتداول فعلا من البضائع** | الطاقة المستغلة٪ | الطاقة ٪ الفائضة(العجز) |
|---|---|---|---|---|
| الاسكندرية والدخيلة | ٢٩,٩ | ٢٤,٨٢٥ | ٨٣ | ١٧ |
| بورسعيد | ٤,٧ | ٦,٧٦٤ | ١٤٣,٩ | (٤٣,٩) |
| دمياط | ٥,٦ | ١٤,٠٥٢ | ٢٥٠,٩٣ | (١٥٠,٩٣) |
| البحر الاحمر | ١٢,٣ | ٥,٥٥٢ | ٤٥,١٤ | ٥٤,٨٦ |
| الاجمالى | ٥٢,٥ | ٥١,١٩٣ | ٩٧,٥١ | ٢,٤٩ |

*الطاقة التصميمية تم احتسابها وفقا للمعايير الدولية ــ المصدر :وزارة النقل البحرى.

*المتداول الفعلى من البضائع، المصدر بنك معلومات وزارة النقل البحرى.

** تتضمن البضائع المحواة سواء الترانزيت او وصول نهائى الموانئ المصرية.

ويتضح ان اجمالى الطاقة الفائضة محدودة جدا،كما انه يوجد عجز فى مينــــانى دمـيـاط وبورسعيد،ويلاحظ ان نفس الوضع يتكرر فى طاقات محطات الحاويات على النحـــو الموضـــح فى الجدول التالى:

---

[1] مجلس الشورى : النقل البحري في مصر : حاضره ومستقبله وأثره على التجارة الخارجية المصرية ،التقرير النهائي للجنة الأنتاج الصناعي والطاقة بمجلس الشوري ،١٩٩٩ ، ص٢٧-٣٠

جدول رقم ( ١٤ )

الطاقات التصميمية والمستغلة لمحطات الحاويات

المصرية عام ١٩٩٨

| البيان | الطاقة التصميمية | الطاقة المحققة برسم الوارد | ترانزيت | اجمالى | الطاقة المستغلة |
|---|---|---|---|---|---|
| اسكندرية والدخيلة | ٥٠٠ ٠٠٠ | ٤٤٥ ٣٣٧ | ١٥ ١٩٨ | ٤٦٠ ٥٣٥ | ٪٩٢ |
| بورسعيد | ٣٥٠ ٠٠٠ | ١١٨ ٠٧٠ | ٢١٥ ٩١٥ | ٣٣٣ ٩٨٥ | ٪٩٥ |
| دمياط | ٥٠٠ ٠٠٠ | ٦٨ ٠٠٥ | ٤٠٧ ٩٤٨ | ٤٧٥ ٩٥٣ | ٪٩٥ |
| البحر الاحمر | - | ٢٥ ٧٩٧ | - | ٢٥ ٧٩٧ | - |
| الاجمالى | ١٣٥٠ ٠٠٠ | ٦٥٧ ٢٠٩ | ٦٣٩ ٠٦١ | ١ ٢٩٦ ٢٧٠ | ٪٩٦ |

المصدر: وزارة النقل البحرى.

ويتضح مما تقدم ان هذه المحطات والموانئ لا تصلح لان تلعب دور الموانئ المحورية،او ان تكون من موانئ الجيل الثالث،ويتضح ذلك بجلاء اذا علمنا ان منطقة الشرق الاوسط تتداول نحو ٣٢,٢٪ من حاويات الترانزيت على المستوى العالم،[1]ونصيب مصر منها نحو ٤٪من حاويات الترانزيت على المستوى العالمى، ونحو ١٢٪ من عدد الحاويات المتداولة فى المنطقة.وهى نسبة تماثل نصيب اسرائيل من هذه التجارة والتى تقترب من ١٠٪من عدد الحاويات المتداولة فى المنطقة بالرغم من اختلاف الموقع.

[1]المرجع سالف ذكره مباشرة،ص ٤٠.

جدول رقم ( ١٥ )

## تطورحركة تدفق الحاويات من قارة اوروبا الى الشرق الاقصى وجنوب شرق اسيا واستراليا وبالعكس

بالالف حاوية مكافئة

| من | الى | ٨٨ | ٩٣ | ٩٨ | من | الى | ٨٨ | ٩٣ | ٩٨ |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| شمال اوروبا | اليابان | ٢٤٣ | ٢٩٤ | ٤١٠ | اليابان | شمال اوروبا | ٢٨٧ | ٣٤٩ | ٤٥١ |
| | جنوب شرق اسيا | ٢٢٩ | ٣٨٧ | ٥٤١ | جنوب شرق اسيا | | ٢٣٦ | ٣٨٦ | ٥٣٨ |
| | الصين | ١٣٦ | ١٦٠ | ١٩٩ | الصين | | ١٨٧ | ٤١٧ | ٦١٤ |
| | الاقتصاديات الصناعية الجديدة | ٣٦٢ | ٤٦٣ | ٦٤٨ | الاقتصاديات الصناعية الجديدة | | ٤٢٠ | ٤٦٩ | ٦٥٤ |
| | استراليا / نيوزيلندا | ١٢٧ | ١٣٧ | ١٨٨ | استراليا / نيوزيلندا | | ١٣٢ | ١٣٧ | ١٦٠ |
| الاجمالى من شمال اوربا | | ٩٩٧ | ١٤٤١ | ١٩٨٦ | الاجمالى من الشرق الاقصى وجنوب شرق اسيا واستراليا | | ١٢٦٢ | ١٧٥٨ | ٢٤١٧ |
| جنوب اوروبا | اليابان | ٤٥ | ٦٤ | ١٠١ | اليابان | جنوب اوروبا | ٥٧ | ٦٥ | ٨٥ |
| | جنوب شرق اسيا | ٣٨ | ٨٢ | ١٠٤ | جنوب شرق اسيا | | ٤٧ | ٨٦ | ١١٣ |
| | الصين | ٤٤ | ٩٠ | ١١٢ | الصين | | ٤٤ | ١٠٧ | ١٤٨ |
| | الاقتصاديات الصناعية الجديدة | ٧١ | ١٤٥ | ١٩٣ | الاقتصاديات الصناعية الجديدة | | ٦٤ | ٧٥ | ١٠٤ |
| | استراليا / نيوزيلندا | ٣٢ | ٣٦ | ٤٥ | استراليا / نيوزيلندا | | ٢٧ | ٣٧ | ٥١ |
| الاجمالى من جنوب اوربا | | ٢٣٠ | ٤١٧ | ٥٥٥ | الاجمالى من الشرق الاقصى وجنوب شرق اسيا واستراليا | | ٢٣٩ | ٣٧٤ | ٥٠١ |
| اجمالى الحركة من قارة اوروبا | | ١٢٢٧ | ١٨٥٨ | ٢٥٤١ | اجمالى الحركة من قارة اوروبا وجنوب شرق اسيا واستراليا | | ١٥٠١ | ٢١٣٢ | ٢٩١٨ |

Source: DRI Mercer World Sea Trade Service Forecast.

وحيث ان اعداد الحاويات العالمية تتزايد باطراد وبصفة خاصة الحاويات المتدفقة من اوروبا والشرق الاقصى،أى التى تمر بمصر على النحو الموضح بالجدول رقم ( ١٥ )،وبالتالى فالفرصة سانحة لزيادة اعداد حاويات الترانزيت،لذا تعتزم الحكومة المصرية زيادة الطاقة الاستيعابية لموانيها الى ١٠١٦ مليون طن بضائع منها ٤.٧ مليون حاوية وذلك كخطة طويلة الاجل حتى ٢٠١٧[١].وتتضمن هذه الزيادة تطوير الموانئ القائمة لتصبح على النحو الموضح بالجدول التالى بعد،وانشاء مينائين جديدين احدهما فى شرق بورسعيد وقد صمم الميناء ليسمح باستقبال اكبر سفن

[١] المصدر سالف الذكر ،ص ٣١.

الحاويات فى الحال و امكانية تطوره فى المستقبل بحيث يستقبل سفن حتى حمولة ١٣٠٠٠الف حاوية [١]،وروعى فى تصميمه ان يكون ميناءا محوريا.والثانى ميناء شمال السخنة فى منطقة خليج السويس وهو مصمم ليكون مركزا لوجستيا[٢].

جدول رقم ( ١٦ )

## الطاقات الحالية والمخططة للموانئ المصرية

## حتى عام ٢٠١٧

(الطاقة بالمليون طن)

| البيان | الاسكندرية | | بورسعيد | | دمياط | | البحر الاحمر | | الاجمالى | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | الطاقة | عدد الارصفة | الطاقة | عدد الارصفة | الطاقة | عدد الارصفة | الطاقة | عدد الارصفة | الطاقة | عدد الارصفة |
| حالى | ٢٨,٩ | ٧٥ | ٤,٦٥ | ١١ | ٥,٦ | ١٤ | ١٢,٣ | ٤٢ | ٥١,٤٥ | ١٤٢ |
| مخطط حتى ٢٠١٧ | ٣٠,٩ | ٧٨ | ٦,٤ | ١٣ | ٦,٣٥ | ١٥ | ١٨,١ | ٤٩ | ٦١,٧٥ | ١٥٥ |

الجدول من اعداد الباحث استنادا على البيانات الواردة فى: هانى حسنى،استراتيجية النقل البحرى المصرى للدخول فى القرن الواحد والعشرين،ورقة مقدمة الى المؤتمر الدولى الثالث عشر بعنوان،استراتيجية الموانى والتنمية II ، المنعقد بالاسكندرية: فى الفترة ٢٣ – ٢٥ فبراير.

ويلاحظ ان مجرد انشاء الميناء بطاقة كبيرة،وفى موقع متميز لايكفل اعتماد الخطوط الملاحية عليه واستخدامه كميناء محورى،خصوصا وان المنافسة مستعرة بين موانئ المنطقة سواء فى البحر المتوسط او الاحمر،وللتدليل على ذلك يكفى ان نذكر انه بالرغم من توافر امكانيات استقبال الحاويات فى الموانئ المصرية،وتميز مواقعها لم تدخلها سفن حاويات عملاقة Mother Ships منذ عامين.فهناك العديد من المعايير لاختيار الميناء المحورى من وجهة نظر ملاك السفن اهمها:

---

[١] لمزيد من التفاصيل انظر،البنك الاهلى،مشروع تنمية شرق بورسعيد،النشرة الاقتصادية،العدد الاول،المجلد الثانى والخمسون، ١٩٩٩ ،ص ١٦ – ٣٣.

[٢] لمزيد من التفاصيل ،انظر مجلس الشورى،مرجع سبق ذكره، ص ٣٣ – ٣٤.

- توافر امكانية اعادة الشحن (الاقطرمة) Transsshipment ،ومدى توافر تسـهيلات لمناولة النوعيات الخاصة من البضائع(كالبضائع الخطرة او سريعة التلف . . . الخ).

- جودة الخدمات المقدمة ومدى امكانية الاعتماد عليها.
- مدى كفاءة القوى العاملة.
- حجم الميناء وسمعته[1].

اما عن اسلوب ادارة الموانئ المصرية حتى عام ١٩٦١ كانت الحكومة المصريـة تقـوم بتنفيذ البنية التحتية للميناء وتترك البنية الفوقية للقطاع الخاص،وهو الموقف الذى تنادى مؤسسات التمويل الدولية بتطبيقه الآن.وقد تغير نمط ادارة وملكية الموانئ فى مصر عقب التأميم وحتى عـام ١٩٩٦ حيث كانت الحكومة تقوم بانشاء كل من البنية التحتية والفوقية،وتتولى شركات القطـاع العام القيام بأعمال الشحن والتفريغ والتوكيلات والتخزيـن واصـلاح السـفن والحاويـات والتوريدات البحرية،تقوم هيئات الموانئ بتأدية خدمات الإرشاد والقطر والخدمات الملاحيـة . . الخ.

ومع مطلع عام ١٩٩٦ صدر القانون رقم ١لسنة ٩٦ فى شأن الموانئ التخصصية والمعدل بالقانون رقم ٢٢ لسنة٩٨،والذى اتاح للقطاع الخاص والاستثماري استخدام اسلوب ابنى وشغل ثم انقـل الملكية (BOT)فى الموانئ،أى سمح لهم بانشاء الموانئ التجارية الجديدة والموانئ التخصصية،وكـذا الارصفة الجديدة بالموانئ القائمة وادارالها ثم نقل ملكيتها للدولة وتسعى الحكومة المصرية الان الى تنفيذ مينائى شرق بورسعيد وميناء شمال السخنة بنظام BOT ،كما تسعى لان يتم ذلـك مـن خلال احدى الخطوط الملاحية.

---

١ James McCaul, Container Transshipment opportunities in Egypt, paper presented the 14th international port conference on the Role of Medterranean & Middel East ports , Op.Cit.,P.P. 4 – 8.Bert Kruk, What Should Be Port Efficiency? Paper present to 14th international port conference on the Role of Medterranean & Middel East ports , Op.Cit.,P.P. 5.

## الخلاصة :

- نتيجة للاتجاه المتزايد نحو تحوية البضائع المنقولة بحرا،وما يترتب على ذلك من تزايد حجم السفن،تطورت وظائف الموانئ لتواكب تلك التطورات،واصبحت تؤدى وظائف جديدة الى جانب وظائفها التقليدية،بل ظهرت موانئ الجيل الثالث التى تؤدى خدمات لوجستية للتجارة العالمية.
- كما ظهرت الموانئ المحورية المجهزة لاستقبال السفن الكبيرة،والمزودة بتسهيلات المناولة وذات كفاءة ادارية كبيرة لخفض زمن تكلفة الشحن والتفريغ.
- كما ان هناك اتجاه متزايد لخوصصة الموانئ،بعد ان كانت احد مظاهر سيادة الدولة على اقليمها،وهذا الاتجاه يجد مساندة متزايدة من البنك الدولى بعد ان كان يمول المشروعات العامة فقط.
- استخدمت عدة اساليب للخوصصة مثل التأجير التمويلى،خوصصة الادارة واسلوب BOT.
- عموما تمخض عن خوصصة الموانئ قيام بعض الموانئ بنقل خبراتها الى موانئ دول اخرى،وادارة خطوط ملاحية لبعض محطات الحاويات لاحكام قبضتهم على عمليات التداول للحد من تكاليف الخط الملاحى،بهدف زيادة ارباحهم.
- اما الموانئ المصرية فقد زادت طاقاتها الاستيعابية خلال الفترة ٨١ – ٩٨ بنحو ٢٦,٨٪، ولكن الطاقة الفائضة محدودة للغاية،وكذلك الحال بالنسبة لمحطات الحاويات المصرية،وبالتالى فلا يمكنها ان تلعب دور الميناء المحورى،بالرغم من جودة موقعها، اذ تمر بها معظم تجارة الحاويات العالمية.
- وقد اعدت الحكومة المصرية خطة طموحة لزيادة طاقات الموانئ المصرية حتى عام ٢٠١٧ وتتضمن انشاء ميناء محورى شرق بورسعيد،وميناء شمال السخنة كمركز لوجيستى.الا انه يجب مراعاة المعايير التى يتم على اساسها اختيار الميناء المحورى من قبل ملاك السفن.

تلك كانت اهم الاتجاهات الحديثة فى الاقتصاد الدولى والنقل العالمى والتى تمثل البيئة التى نشأت فى ظلها اتفاقية الجات،لذا فأن الامر يتطلب الآن التعرف على الجوانب المختلفة للاتفاقية،وهذا ما ستعرضه فى الباب الثانى.

# الباب الثاني

# اتفاقيات تحرير تجارة السلع والخدمات

بعد ان عرضنا لاهم الاتجاهات الحديثة فى الاقتصاد الدولى والنقــل البحــرى المعاصر،والتى تعتبر البيئة المهيئة لجولة اورجواى،فأن الامر يتطلب التعرف على الاتفاقيات المبرمــة فى اطار تلك الجولة سواء لتحرير التجارة فى السلع الزراعية والصناعيــة،والاتفاقيــات المنظمــة والمصاحبة والمكملة للتجارة الدولية فى السلع.

وقبل عرض هذه الاتفاقيات، فان حسن العرض يتطلب ايضاح بعض الخلفيات عن نشأة الجــات ومبادئها واهدافها وجولاتها المختلفة ،بهدف بيان ان الجات ان هى الا اداة مــن ادوات الــدول المتقدمة للسيطرة على اقتصاديات الدول المتخلفة فى اطار تقسيم دولى جديد للعمل.

وعلى ذلك فان هذا الباب يهدف الى عرض اهم اتفاقيات جولة اورجواى لتحرير التجارة الدولية فى السلع والخدمات واثبات ان هذه الاتفاقيات تقوم على اساس مصلحى لاعقائدى،شأنها فى ذلك شأن اتفاقية الجات ذاتها.

وسعيا وراء تحقيق هذا الهدف سنعرض لذلك فى ثلاث فصول:

الفصل الأول: الجات كأطار يحقق مصالح الدول المتقدمة.

الفصل الثانى: اتفاقيات تحرير التجارة الدولية فى السلع.

الفصل الثالث: تحرير التجارة الدولية فى الخدمات فى اطار جولة اورجواى.

# الفصل الأول

## الجات كإطار يحقق مصالح الدول المتقدمة

الجات :-

هي الأحرف الأولى من General Agreement Tariff & Trade on (GATT) ،أي الاتفاقية العامة للتعريفات والتجارة، وهى معاهدة دولية متعددة الأطراف تنشئ حقوقا والتزامات على الدول المنضمة إليها، وتمدف إلي تحرير التجارة الدولية وفقا لمبدأ الحرية الاقتصادية الذي تقضي به تعاليم النظرية الكلاسيكية.

والحقيقة إن الجات هي إطار يسهل اندماج أسواق الدول النامية فى الاقتصاد العالمى وفى اطار التقسيم الدولى الجديد للعمل ويكرس لمصالح الدول المتقدمة،وبالرغم من إنها دعوة إلى تحرير التجارة، فأن هذه الدعوة لم تأتي من اعتبارات، أو قناعات مذهبية، و أنما تأتى استجابة لاعتبارات مصلحيه.ويتضح ذلك منذ الوهلة الأولى لنشأة الجات وقد لازمها ذلك خلال تاريخ تطورها عبر جولاتها الثمانية،كما تجلى ذلك بوضوح في صياغة مبادئ وأهداف الجات.

ويهدف هذا الفصل الى ابراز غلبة الطابع المصلحى لا المذهبى،على الجات ابتداءا من نشأتها،ومرورا بكل جولتها،وحتى صياغة مبادئها واهدافها،وذلك من خلال المباحث الثلاث الاتية:

المبحث الاول: ويعرض لنشوء الجات وأرتقاءها.

المبحث الثاني : يوضح اهدافها ومبادئها.

المبحث الثالث: يعرض لجولات الجات.

# المبحث الأول

# فى التعريف باتفاقية الجات

على خلاف ما هو شائع،فان تاريخ الجات يعود الى اتفاقية جنيف عام ١٩٢٧،مـــرورا بميثاق هافانا،وصولا الى اتفاقية الجات عام ١٩٤٧.ويهدف هذا المبحث الى ابراز ان اتفاقية الجات منذ نشأتها،ان هى الا تعبر عن مصالح الدول الكبرى،وتحقيق لهيمنتها على الاقتصاد العالمى. وذلك علي النحو الذي نفصله فيما يلي :-

تمتد جذور هذه الاتفاقية إلى بيان مؤتمر جنيف المنعقد عام ١٩٢٧ والذي يطالب بالقضاء على زيادة الضرائب الجمركية، كما إن عصبة الأمم قد أولت هذا الموضـــوع عنايـــة خاصـــة، وشكلت له لجنة اقتصادية[1].

وعلى الرغم من صدور بيان مؤتمر جنيف المشار إليه – واهتمام عصبة الأمم بموضـــوع تحرير التجارة الدولية. إلا أن الفترة التي سبقت اندلاع الحرب العالمية الثانية قد شهدت اســـتعار حرب تجارية، بدأت شرارتها الأولى بتطبيق الولايات المتحدة لقانون سموت–هولي للتعريفة الجمركية Smoot – Hawely Tariff Act في عام ١٩٣٠ لحماية الصناعات المحلية. وقد ترتب على تطبيـــق هذا القانون زيادة معدلات الضرائب الجمركية التي تفرضها الولايات المتحدة على وارداتها مـــن الدول الأخرى، وبالتالي تصبح هذه الواردات أغلى نسبيا من السلع الأمريكية الأمر الـــذي أدى إلى خفض الطلب على هذه الواردات، وقد تزامن ذلك مع فترة الكساد العالمي وما صحبه مـــن تدهور في موازين مدفوعات الكثير من الدول، الأمر الذي دفع تلك الدول إلى اتخاذ ردود أفعـــال تتمثل في فرض ضرائب جمركية على وارداتها من الولايات المتحدة كإجراء انتقامي[2].

---

[1] مجلس الشورى، جات وانعكاساتها على الاقتصادى المصرى، غير منشور،ص٣.

[2] د. سمير عبد العزيز، التجارة العالمية وجات ٩٤،(الاسكندرية: مركز الاسكندرية للكتاب، ١٩٩٦ )،ص ١١.

واستمرت الحرب التجارية حتى قيام الحرب العالمية الثانية، وما أن وضعت الحرب أوزارها حتى بدأت إجراءات صياغة عالم جديد. فعلى الصعيد السياسي حلت الأمم المتحدة محل عصبة الأمم التي لم تفلح في درء خطر الحرب. أما على الصعيد الاقتصادي تمخضت ظروف ما بعد الحرب عن توأمي اتفاقية بريتون وودز Briton & B Wood المبرمة عام ١٩٤٤، هما صندوق النقد الدولي International Monetary Fund (IMF) والبنك الدولي World Bank (W.B). الأول مهمته وضع القواعد التي تحكم سياسات الدول فيما يتعلق بأسعار الصرف وموازين المدفوعات ووسائل تمويل العجز الخارجي أو تقديم الإقراض قصير الأجل. أما الآخر فمهمته الإقراض طويل الأجل لتمويل مشروعات التنمية وتشجيع الدول على تطبيق السياسات الاقتصادية التي تكفل الاستخدام الأمثل للموارد[1].

وعلى ذلك عهد إلى صندوق النقد الدولي بمهمة إصلاح الجانب النقدي في النظام الاقتصادي الدولي، بينما تولى البنك الدولي مسئولية إصلاح الجانب المالي، كما قرر المجلس الاقتصادي والاجتماعي للأمم المتحدة عقد مؤتمر دولي للتجارة والعمالة لبحث إنشاء منظمة التجارة الدولية International Trade Organization(ITO) لتقوم بإصلاح الجانب التجاري للنظام الاقتصادي الدولي. وقد جاء قرار عقد المؤتمر المشار إليه تنفيذا لاقتراح الولايات المتحدة[2] التي كانت تسعى إلى ترتيب الأوضاع الاقتصادية الدولية بشكل يحقق مصالحها كدولة منتصرة.

وبالفعل عقد المؤتمر في ١٨فبراير١٩٤٦ بلندن وشاركت في أعماله خمس وخمسون دولة، واستكمل أعماله بجنيف في الفترة من ٢٠يناير إلى ٢٥فبراير١٩٤٧، ثم أنهاها بهافانا في الفترة من ٢١نوفمبر١٩٤٧حتى ٢٨ مارس ١٩٤٨ بإعلان ميثاق "هافانا " H avana Charter"[3].

---

[1] للوقوف على العلاقة بين صندوق النقد الدولي والبنك الدولي وكيف يتم تنسيق السياسات بينهما لمصلحة الدول المتقدمة انظر:

محمد محمد على، الآثار الاقتصادية لتخفيض القيمة الخارجية للجنيه المصرى على شركات القطاع العام للنقل البحرى، رسالة ماجستير مقدمة الى كلية التجارة جامعة المنوفية،١٩٩٢،ص ١٨٢.

[2] J.A.Freeden, D.A.Lake, International Political Economy: Presectives on Global Power & Wealth,(Second edition; London: Unwin Hyman,1991),P.335.

[3] للتعرف علي بنود هذا الميثاق انظر:

وزارة المالية ، ميثاق هافانا بأنشاء هيئة دولية للتجارة ، ( القاهرة : المطبعة الأميرية ، ١٩٤٩ ) .

ويتكون ميثاق هافانا من أربعة فصول، ناقشت الثلاث الأولى المشكلات المتعلقة بالسياسات التجارية الدولية والعوائق التي تحد من التبادل الدولي للسلع، والاتفاقيات الخاصة بالتجارة الدولية للمواد الأولية واتحادات المصدرين وسياسات العمل والتوظف. أما الفصل الرابع فقد خصص للقيود التي يفرضها الميثاق على السياسات التجارية للدول، وكذلك إنشاء منظمة التجارة الدولية ( I T O) واهم ملامح هذا الميثاق الاهتمام بالسياسات التجارية للدول الأعضاء، والمساواة في المعاملة الجمركية، ومحاولة الإعفاء التدريجي لنظم الافضلية، وكذا تخفيض الضرائب الجمركية عن طريق التفاوض. كما أجاز الميثاق إنشاء اتحادات جمركية ومناطق التجارة الحرة،كما انه استثنى الدول النامية الأعضاء من تخفيض القيود الجمركية في ثلاث حالات :-

أ – السلع الخاصة بالمنتجات الزراعية.

ب – الصناعات الناشئة.

ج – عجز ميزان المدفوعات.

بالإضافة إلى أن ميثاق هافانا قد أولى المنح والإعانات التي توجهها الدول المتقدمة إلى قطاعات الإنتاج فيها عناية خاصة، إذ أجاز للدول الأعضاء مكافحة الإغراق بفرض رسم تعويض. فضلا عن انه نص على إنشاء منظمة التجارة الدولية (ITO) لتتولى الجانب التجاري في الإصلاح الاقتصادي الدولي[1].وأجمالا يمكن تلخيص أهداف ميثاق هافانا في وضع الأسس الخاصة بكل من :

- منظمة التجارة الدولية ( I T O) .
- اتفاقية التجارة الدولية [2].

وعلى الرغم من إن المبادرة الأمريكية كانت وراء التوصل إلى ميثاق هافانا، وعلى الرغم من موافقة اثنين وخمسين دولة على هذا الميثاق إلا أن الولايات المتحدة ذاتها عمدت إلى إجهاضه لكونه ينادى بتدخل الحكومات في سير التجارة الدولية، مما يعد افتئاتا على سلطة الكونجرس وكما أن قيام منظمة التجارة الدولية (I T O) قد يفرض قيود على سياستها التجارية. وبذا فهو

---

[1] تقرير مجلس الشورى، مصدر سبق ذكره، ص٤-٦ .

[2] د. سامى عفيفى حاتم، النظام التجارى الدولى بين الجات واتفاقية جولة اوروجواى، بحث مقدم الى المؤتمر العلمى الرابع لكلية التجارة وادارة الاعمال، جامعة حلوان، القاهرة، ١٥-١٦ مايو٩٥، ص٣.

يتعارض مع مصلحتها ، لذا فقد سعت إلى إجهاضه قبل ميلاده أو وأده بمجرد مولده، وتحقيقا لهذا الهدف فقد سارت الولايات المتحدة في اتجاهين:-

*أولهما :* يرتكز على سحب موافقتها المبدئية على ميثاق هافانا وتجميد عرضه على الكونجرس للتصديق عليه، بل ورفضته رسميا عام ١٩٥٠.

*ثانيهما :* يتمثل في الدعوة إلى مؤتمر دولي للتفاوض لإقرار اتفاقية دولية لتحرير التجارة السلعية الدولية، وحيث انه من مصلحتها تحرير تلك التجارة باعتبار أن إنتاجها يمثل حينذاك ما يقرب من نصف الناتج العالمي.

كما ألتقت مصالحها في ذات الوقت مع مصالح دول أوربا الغربية، وبالتالي انعقد المؤتمر بحضور ثمان عشرة دولة في البداية، ثم ارتفع العدد ليصل إلى ثلاثة وعشرين دولة[١]، وبدأت المفاوضات على أساس ثنائي لتبادل التنازلات الجمركية على السلع وذلك في الفترة ما بين ١٠أبريل حتى ٣٠ أكتوبر١٩٤٧، ثم جمعت كافة الاتفاقيات الثنائية التي تم التوصل إليها، وأضحت اتفاقية شاملة متعددة الأطراف لتحرير التجارة الدولية في السلع، أطلق عليها الاتفاقية العامة للتعريفات والتجارة GATT وتم التوقيع عليها في ٣٠ أكتوبر١٩٤٧،وعلى أن يبدأ سريانها اعتبارا من أول يناير١٩٤٨.

وهكذا يتبين أن التوصل إلى اتفاقية الجات إن هو إلا بديلا أمريكيا لاستئصال شأفة فكرة منظمة التجارة الدولية[٢]،على النحو السالف ذكره.

---

[١] تتضمن الدول المؤسسة لاتفاقية الجات ١٩٤٧ عشر دول صناعية متقدمة هي :
الولايات المتحدة-المملكة المتحدة - استراليا -نيوزيلندا- كندا -فرنسا - بلجيكا - هولندا - لوكسمبورج - النرويج - بالاضافة الى دولة تنتمي الى شرق اوروبا هي تشيكوسلوفاكيا وثلاثة دول بامريكا اللاتينية هي البرازيل وشيلي وكوبا ،وسبع دول اسيوية هي :الهند وباكستان والصين وبورما وسيلان،بالاضافة الى دولتين عربيتين هما سوريا ولبنان، فضلا عن دولتين افريقيتين هما جنوب روديسيا وجنوب افريقيا .انظر في ذلك:
**GATT,<u>The Results of The Uruguay Round of Multiloral Trade Negotiations:the legal texts</u>,(geneva:Gatt secretariat,1994).**

[٢] اسامة المجدوب،الجات:مصر والبلدان العربية من هافانا الى مراكش،(القاهرة:الدار المصرية اللبنانية،١٩٩٦)ص ٢٥:٢٨.

ويلاحظ أن اتفاقية الجات منذ نشأها الأولى عام ١٩٤٧ ركزت على المصالح التجارية للدول الصناعية، إذ اهتمت بتحرير تجارة السلع الصناعية التي تنتجها وتتداولها. وتجاهلت المصالح التجارية للدول المتخلفة. ولا غرو في ذلك، فان هذه الاتفاقية هي ثمرة تخطيط وتدبير الدول الصناعية الكبرى ومحصلة علاقات وقوى دولية، فهي بقدر ما تعبر عن غياب دور الدول المتخلفة في صياغتها، تعبر عن هيمنة الدول الصناعية الكبرى على الاقتصاد العالمي وإصرار تلك الدول على حماية أسواقها ومنتجاها من المنافسة[١].

ويتضح ذلك بجلاء من تواضع نسبة التجارة الدولية في السلع التي تتم في إطار الجات عند نشأها الأولى إذ بلغت نسبتها نحو ٢٠٪ من أجمالي التجارة الدولية في السلع[٢].

كما يرجع تواضع هذه النسبة إلى إصرار الولايات المتحدة على استثناء تجارة السلع الزراعية من قواعد الجات، وبالتالي صيغت قواعدها بما يتماشى مع برامج الزراعة المحلية للولايات المتحدة وعدد من الدول الصناعية[٣].

وترتب على ذلك تزايد النزعة الحمائية وتشويه التخصص الدولي .والإضرار بمصالح الدول المتخلفة، التي تتمتع بميزة نسبية عالية في الإنتاج الزراعي: كالمكسيك وبعض دول أمريكا الجنوبية مثل الأرجنتين والبرازيل وأوروجواي ،ناهيك عن العديد من دول آسيا وأفريقيا.

---

[١] د.ابراهيم العيسوى، الجات واخواقا: النظام الجديد للتجارة العالمية ومستقبل التنمية العربية،(بيروت: مركز دراسات الوحدة العربية،١٩٩٥)ص ٢٢: ٢٠.

وقارن: د. سعيد النجار، نحو نظام تجارى دولى مفتوح، منشور فى د.سعيد النجار (محرر) اتفاقية الجات واثارها على البلاد العربية،ندوة نظمها الصندوق العربي للانماء الاقتصادى والاجتماعي، صندوق النقد العربي بالتعاون مع صندوق النقد الدولى فى الكويت فى الفترة من ١٧ – ١٨ ، ص١٩. حيث يرى سيادته ان الاهتمام بتحرير السلع الصناعية لم يكن لرغبة فى التمييز ضد الدول النامية، وانما مرجعه ان المفاوضات كانت بين الدول الصناعية وبديهى ان يكون الاهتمام مركزا على السلع التى تنتجها، كما ان الدول النامية لم تقم بدور يذكر فى تلك المفاوضات ولم تكن مستعدة لاجراء اى تخفيضات ذات بال فى القيود الجمركية وغير الجمركية التى تطبقها على وارداها ومن ثم بقيت على هامش الاحداث فى تلك المفاوضات.!!!

[2]Oxley Alan,The Challenge of Free Trade, (New York :St. Mastim's Prass,1990),p 233.

[٣] د. نبيل حشاد، الجات وانعكاساقا على اقتصاديات الدول العربية،سلسلة رسائل بنك الكويت الصناعى (الكويت: بنك الكويت الصناعى،١٩٩٤)،ص ٤٢.

كذلك لم تطبق قواعد الجات على تجارة السلع الاستوائية ( كالبن والشـاي والكاكـاو والسكر والتوابل والزهور والوبر والصوف والجلود والبذور الزيتية، والزيوت النباتية، والدخـان والأرز والجذور والفواكه الاستوائية والجوت والمطاط الطبيعي) ،وكذا المنتجات المعتمـدة علـى الموارد الطبيعية كالمعادن غير الحديدية، والفلزات ومنتجات الغابات،والأسماك، ومنتجات الطاقـة كالبترول والغاز الطبيعي واليورانيوم[1] .وجميعها سلع يتركز إنتاجها في دول متخلفة.

هذا بالإضافة إلى قيام الدول الصناعية بحماية صناعة المنسوجات والملابس الجاهزة، فضلا عن انه في الوقت الذي اهتمت فيه اتفاقية الجات بتحرير السلع كثيفة رأس المال التي تنتجها الدول الصناعية، غضت الطرف عن تحرير السلع كثيفة العمل التي تتخصص الدول المتخلفة في انتاجـها، بل وفرض العديد من القيود على صادراتها من تلك السلع إلى الدول الصناعية.

ولاشك أن هذه الممارسات تتناقض مع ما تقضي به نظرية الميزة النسـبية في التجـارة الدولية التي تقوم على أساسها الجات، فهي تشوه التخصص والتقسيم الدولي للعمل كمـا أنها تتعارض مع تحرير التجارة الدولية، فالدول الصناعية تزيل الحواجز التي تعترض سبيل صادراتهـا، بينما تغلق السبل أمام وارداتها من الدول المتخلفة. وهذا يؤكد أن دعوى تحرير التجارة التي تدعو إليها الدول الصناعية لا تستند على أسس مذهبية، فهي تتمسك بمبدأ تحرير التجارة الدولية عندما يكون ذلك في مصلحتها، وتضرب به عرض الحائط عندما يتعارض مع مصالحها[2]وهكذا يتبين أن اتفاقية الجات ١٩٤٧ تمثل البديل لميثاق هافانا، الذي استهدف إرساء أساسا عادل للنظام التجاري الدولي ومنظمة تجارة دولية ،لتحقيق صالح المجتمع الدولي بقطبيه المتقدم والمتخلف على السـواء. بينما صيغت اتفاقية الجات ١٩٤٧ بما يحقق مصالح الدول المتقدمة.

---

[1]Raghavan , Chakravarthi . Recolonization, GATT, The Uruguay Round & Third World.( London: Atalantic Highlands,N.J.Zed Book Penang, Malaysia, Third World Network, 1990), pp.185:193.

[2]For more details, see:

Rrinhard Rode,(ed.) GATT and Conflict Management: Atransatlantic Strategy for astronger Regime,(Boulder,Colo: West view Press,1990),P.P.1-2 .

وللتدليل على ان السلوك العملى للدول الصناعية المتقدمة قد يتناقض مع مذهب الحرية الاقتصادية بل قد يتعارض مع قواعد الجات اذا كان تطبيقها يتضارب مع مصالحها انظر الامثلة الواردة فى :

د.ابراهيم العيسوى، مرجع سبق ذكره ص ٣٢-٣٨.

بمعنى آخر إن نشأة الجات إنما هي تعبيرا عن مصالح الدول المتقدمة. ليس ذلك فحسب، وانما تطورها وأهدافها ومبادئها إن هي إلا صياغة تكرس لمصالح الدول المتقدمة وذلك على النحو الذي نفصله في المبحثين التاليين.

## الخلاصة:

- ترجع جذور اتفاقية الجات الى مؤتمر جنيف عام ١٩٢٧ الذي استهدف خفض الضرائب الجمركية،كما كان هذا الموضوع اهتمامها وشكلت له لجنة اقتصادية.
- وبعد الحرب العالمية الثانية،بدأت إجراءات صياغة عالم جديد يرتكز على ثلاثة قواعد صندوق النقد والبنك الدوليين ومنظمة التجارة الدولية.
- وبالرغم من أن الولايات المتحدة هي التي اقترحت إنشاء هذه المنظمة،فقد رفضت التوقيع على ميثاق هافانا المتضمن لإنشاء هذه المنظمة وأجهضتها قبل ميلادها.وقد جاءت اتفاقية الجات عام ١٩٤٧،كبديل أمريكي لمنظمة التجارة الدولية.
- ركزت الاتفاقية على المصالح التجارية للدول الصناعية،وتجاهلت مصالح الدول المتخلفة فهي تعبر عن مصالح الدول الكبرى وهيمنتها على الاقتصاد العالمي ويتضح ذلك بجلاء من استبعادها للمنتجات الزراعية،وصناعة الملابس والمنسوجات.
- وعلى ذلك فان نشأة الجات جاءت تعبيرا عن مصالح الدول المتقدمة. كما ان اهدافها ومبادئها تسير لها نفس الاتجاه، علي النحو المفصل في المبحث التالي

# المبحث الثاني

# مبادئ وأهداف الجات

تحدد اتفاقية الجات الموقعة عام ١٩٤٧ مجموعة من المبادئ التي يمكن من خلال تنظيم التجارة الدولية[1]. ويمكن تجميع هذه المبادئ تحت ثلاثة مبادئ رئيسية هي:-

المبدأ الأول: عدم التمييز بين البلاد المختلفة في المعاملات التجارية.

المبدأ الثاني: هو تحرير التجارة الدولية من القيود الجمركية وغير الجمركية.

أما المبدأ الثالث: فهو يتعلق بتحرير القواعد المتعلقة بالمعاملات التجارية.

ويندرج تحت كل مبدأ من المبادئ الثلاثة مجموعة من المبادئ الأخرى، ويهدف هذا المبحث الى ابراز الطبيعة المصلحية فى صياغة مبادئ الجات واهدافها، وذلك على النحو الذي نفصله فيما يلي:-

## أولا: مبدأ عدم التمييز في المعاملات التجارية بين الاطراف المتعاقدة:-

وينطوي تحت هذا المبدأ ثلاث مبادئ:-

### ١ – مبدأ الدولة الاولى بالرعايا:

**Most – Favovred Nation Clause (MFN)**

توجب المادة الأولى من اتفاقية الجات ضرورة منح كل طرف من أطراف التعاقد فورا وبلا شروط، جميع المزايا والحقوق والإعفاءات التي تمنح لأي دولة أخرى – سواء كانت متعاقدة أو غير متعاقدة– دون حاجة إلى اتفاق جديد ودون مطالبة. وهذا معناه أن إي ميزة أو معاملة تفضيلية تمنحها دولة منضمة للاتفاقية إلى أي دولة أخرى يستفيد منها باقي الدول الموقعة على اتفاقية الجات. والهدف من هذا المبدأ تحقيق المساواة في المعاملة بين كل الدول. حيث تتساوى جميعها أمام ظروف المنافسة الدولية.

[1]GATT,op.cit.,pp.477:558.

See Also,Alan oxley,op.cit., p.p. 227:228.

(١) د. محمد دويدار ، الأقتصاد الدولي الإسكندرية ! دار الجامعة الجديدة للنشر ،١٩٩٧ ،ص ١٠٧.

والحقيقة إن هذا المبدأ كان سابقا في استخدامه على نشأة اتفاقية الجات، فقد كان قاسما مشتركا في معظم الاتفاقات التجارية الدولية التي أبرمت في القرن التاسع عشر وذلك بهدف منع التمييز في مجال الضرائب الجمركية. وقد أوقف استخدامه في أثناء الحرب العالمية الثانية، ألا انه عاد ليتبوأ مكانة كبيرة في اتفاقية الجات منذ عام ١٩٤٧.

والواقع أن شرط الدولة الأولى بالرعاية هو السبيل إلى تحقيق مبدأ عدم التمييز Non – discrimination في معاملة الصادرات والواردات الذي تنص عليه المادة الثانية من اتفاقية الجات، والتي تقضي بضرورة التزام الأطراف المتعاقدة باستخدام القيود التجارية أن يتم بطريقة غير تمييزية.

ويرد على تطبيق هذا المبدأ عدة استثناءات:-

أ – التكتلات الاقليمية:

تعفى التكتلات الإقليمية من تطبيق شرط الدولة الاولى بالرعاية، وذلك أعمالا لنص المادة (٢٤) من الاتفاقية، إذا كانت الترتيبات الإقليمية لتحرير التجارة الدولية تتم بين مجموعة من الدول تنتمي جغرافيا لإقليم اقتصادي معين، ويشترط للتمتع بهذا الاستثناء:-

- أن يكون الهدف من إنشاء هذا التكتل تسهيل التجارة البينية بين الدول المعنية.
- عدم زيادة القيود المفروضة على تجارة دول التكتل مع الأطراف الأخرى المتعاقدة.

ب – في حالة وجود اختلال في ميزان المدفوعات:

أجازت المادة (١٢) من اتفاقية الجات لأي دولة تواجه اختلالا في ميزان مدفوعاتها أن تفرض قيودا كمية على وارداتها، وان توقف العمل بمبدأ الدولة الاولى بالرعايا.

جـ – الدول النامية:-

تستثنى الدول النامية من شرط الدولة الاولى بالرعايا في الأحوال الآتية:-

- الترتيبات المتعلقة بالتبادل التجاري بين الدول النامية، حتى وان لم تكن تنتمي إلى إقليم جغرافي واحد، ويسرى هذا الاستثناء على اتفاقيات التجارة التفضيلية والمناطق الحرة والاتحادات الجمركية وذلك استثناء من المادة (٢٤) من الاتفاقية.
- المزايا الممنوحة للدول النامية :-

ومن بين هذه المزايا للدول النامية في إطار المادة(١٨) من اتفاقية الجات ١٩٤٧ لحماية الصناعات الناشئة حيث تعفى من الالتزام بشرط الدول الاولى بالرعايا إلى أن تتمكن من المنافسة في الأسواق العالمية.

كما تتيح هذه المادة مرونة لتعديل هيكل التعريفة الجمركية بالدول النامية، بما يكفل الحماية للصناعات الناشئة، كما تتمتع بحق فرض قيود كمية لاحتواء الخلل في ميزان المدفوعات الناجم عن الاضطلاع ببرامج التنمية الاقتصادية[١].

المزايا الممنوحة من دول الاتحاد الأوربي لدول أفريقيا والكاريبي والباسيفيكي في إطار اتفاقية لومي الرابعة والتي بمقتضاها تتمتع صادرات تلك الدول بإعفاءات جمركية في أسواق دول الاتحاد الأوروبي.

وكذلك يستثنى من شرط الدولة الاولى بالرعايا، المعاملة التفضيلية التي تمنحها بعض الدول المتقدمة إلى الدول النامية التي كانت قديما مستعمرات لها،والمعاملة التفضيلية التي تقدمها الدول المتقدمة لصادرات الدول النامية دون مقابل وعلى أساس غير تمييزي والمعرفة باسم النظم المعمم للتفضيلات Generalized System of Preferences (G S P) والتي بمقتضاها تتمكن صادرات الدول النامية من النفاذ إلى أسواق الدول المتقدمة.

وهذه المعاملة كانت تطبق كاستثناء من المادة(٢٥) من اتفاقية الجات ١٩٤٧ إلا أنها منذ عام ١٩٦٥ تتم وفقا للمادة(٣٦) من الاتفاق إعمالا لقاعدة التمكين The Enabling Clause التي تقضى بأن الأطراف المتعاقدة عليها أن تمكن الدول النامية من تشجيع تجارتها وتنميتها .

٢ – مبدأ عدم التمييز (Non – Discrimination ) :

وهذا المبدأ تنص عليه المادة الثانية من اتفاقية الجات والتي تقضى بأن يكون استخدام القيود التي ترد على التجارة الدولية بطريقة غير تمييزية والحقيقة أن تطبيق شرط الدولة الأولي بالرعايا يعتبر أيضا سبيلا لتحقيق مبدأ عدم التمييز.

---

[١] يطلق على الاستثناءات التى وردت فى المواد(١٢،١٨،١٩)،شرط الوقاية Safeguard Clause ،الذى يجيز للدول المنضمة الى الاتفاقية والتى تواجه تدفقا مفاجئا من الواردات من سلعة معينة على نحو يحيق ضررا بالمنتجين المحليين لهذه السلع،او حتى يهدد بوقوع هذا الضرر،ان توقف ماسبق ان تعهدت به من التزامات كليا او جزئيا،لفترة معينة حتى تصبح منتجاتها قادرة على التكيف مع ظروف المنافسة الدولية.

٣ – مبدأ المعاملة القومية ( National Treatment ) :

ويعنى هذا المبدأ عدم استخدام القيود غير التعريفية بأنواعها كوسيلة لحماية المنتج المحلى، ومن ثم التمييز ضد المنتج المستورد. ومن أمثلة القيود غير التعريفية، تقديم إعانة للمنتج المحلـي أو فرض ضرائب أو رسوم على المنتج المستورد تفوق المفروضة على المنتج المحلى،أو اشتراط نسـبة معينة من المنتج المحلى في إنتاج سلعة معينة.

## ثانيا : مبدأ تحرير التجارة الدولية من كافة القيود الجمركية وغير الجمركية:

وهذا هو الهدف الرئيسي لاتفاقية الجات ويتحقق من خلال ماصطلح على تسميته باسم التبادلية Reciprocity:ويعتبر هذا المبدأ أحد المبادئ الرئيسية لاتفاقيـة الجـات، ومضمونـه أن التخفيضات التي تعرضها دولة في إطار المفاوضات متعددة الأطراف تكون مشروطة بحصولها علـى تخفيضات مماثلة من البلاد الأخرى، ويهدف هذا المبدأ إلى إعطاء كل دولة حافزا لتخفيض القيـود التي تفرضها على وارداتها السلعية مقابل حصولها على تخفيض للقيود المفروضة علـى صادراتهـا السلعية إلى الدول الأخرى. وذلك بغية تحقيق التعادل في المزايا.

ويطبق هذا المبدأ عند الدخول في مفاوضات تحت رعاية الجات بأن تقوم كل دولـة أو تكتل اقتصادي مشارك في المفاوضات بإعداد قائمتين الأولي مدرج بها السلع التي يرغب العضو في زيادة صادراته منها ويطلب تخفيض القيود عليها.أما القائمة الثانية فتضم السلع التي يمكنه الموافقة على تخفيض القيود التي يفرضها على وارداتها[١].

ومتى اتفق على مستوى معين للتعريفة الجمركية في إطار المفاوضات، تصبح الدولة ملتزمـة بـه، حيث يتم ربط هذه التعريفات (Binding ) أي تثبيتها والالتزام بعدم رفعها بعمل انفرادي مـن جانبها، بل لابد من الدخول في مفاوضات مع الأطراف المتضررة من زيادة التعريفة لتعويضها عـن رفعها.

ويستثنى من هذا المبدأ الاستثناءات الآتية:

أ – مكافحة الإغراق والرسوم التعويضية.

ب – التكاليف المعادلة للضريبة الداخلية المفروضة على المنتج المحلى المماثل.

---

[١] اندريه كريفيه وجيرار فيات، اجهزة الاقتصاد الدولي، ترجمة صليب بطرس،( القاهرة:دار نهضة مصر،١٩٧٥)، ص ٢٦١.

جـ – الرسوم والنفقات الأخرى المعادلة لتكلفة الخدمات المؤداة.

ء – المنتجات التي يتداولها وفقا لترتيبات خاصة مثل المنسوجات متعددة الألياف.

هـ – حماية الصناعة الناشئة في الدول النامية[1].

## ثالثا : مبدأ تحديد قواعد السلوك فى المعاملات التجارية :

وينطوى تحت هذا المبدأ مجموعة من المبادئ الفرعية أهمها :

١ – مبدأ الالتزام بتجنب الاغراق Dumping

نصت المادة (٦) من اتفاقية الجات على إلزام الأطراف المتعاقدة في الجات بعدم تصدير منتجات بأسعار اقل من سعرها الطبيعي في دولهم، إذا كان ذلك يؤدى إلى الإضرار بمصالح المنتجين المحليين في الدول المتعاقدة المستوردة.

ويسير في ركاب هذا المبدأ، مبدأ آخر نصت عليه المادة (١٦) من اتفاقية الجات،حيث تلزم الأطراف المتعاقدة بعدم دعم الصادرات وخصوصا الصادرات المصنعة ،حتى لا يؤدى ذلك إلى الإضرار بطرف آخر متعاقد سواء كان مستوردا أو مصدرا.وقد أعطت الاتفاقية الحق للدول التي تتعرض لإغراق أو صادرات مدعومة، أن تفرض رسوما إضافية ضد الإغراق Anti - Dumping Duties ،أو أن تفرض رسوما مضادة للدعم Countervailing Duties بحسب الأحوال.إلا أن الاتفاقية ألزمت الطرف المتضرر من الدعم أو الإغراق باللجوء إلى الجات لتفصل في النزاع.

٢ – مبدأ الشفافية " Transparency " :–

ومعناه أن يتم الاعتماد على التعريفة الجمركية إذا دعت الضرورة الى تقييد التجارة الدولية والبعد عن القيود غير التعريفية( Non -Tariff Barriers ) أي القيود الكمية Quantitative Restriction ويرجع السبب في تفضيل القيود السعرية على القيود الكمية إلى أن الأولى تكون مدرجة بجداول التزامات كل دولة وبالتالي فهي معروفة للجميع ويسهل تحديد آثارها على التجارة الدولية. أما القيود الكمية لايمكن التعرف على الآثار المترتبة على فرضها وعلى مقدار الحماية للمنتج المحلى الناجم عن فرضها.

---

[1]GATT ,GATT : What it is, What it Does?(Geneva: GATT Secretariate,1991),p.23.

وقد منحت اتفاقية الجات عدة اشتاءات من هذا المبدأ تتمثل في:-

أ – تقييد الصادرات بصفة مؤقتة لحين التخلص من عجز مزمن في إحدى المنتجات الغذائية، أي منتج ضروري.

ب – ضبط استيراد الإنتاج الزراعي والأسماك، في حالة وجود عجز أو فائض في الإنتاج المحلي.

ج – الحد من الاستيراد لعلاج اختلال توازن ميزان المدفوعات.

وفي جميع الأحوال فانه لا يجب لأي طرف من أطراف التعاقد أن يفرض قيود جديدة أو يزيد من مستوى القيود الموجودة دون إبلاغ باقي أطراف التعاقد بذلك.فاذا تعارضت هذه القيود مع أحكام اتفاقية الجات، وجب عليه تعديل السياسات التقييدية بما يتلاءم واحكام تلك الاتفاقية وإلا جاز للدول المتضررة اتخاذ إجراءات انتقامية Retaliatory Measures .

٣ – مبدأ المفاوضات:-

تنتهج الجات أسلوب المفاوضات كسبيل لتحرير التجارة الدولية وتسوية المنازعات وتعديل الاتفاقية، وذلك لكونها لا تملك سلطة لالزام الدول الأعضاء على تنفيذ الاتفاقية، وتستهدف المفاوضات زيادة الأطراف المتعاقدة والقضاء على ظاهرة الثنائية في التجارة الدولية إعمالا لقاعدة " تعدد الأطراف المتعاقدة".

وتنص المادة (٢٢) من اتفاقية الجات علىأن يتم تسوية المنازعات بين الأطراف المتعاقدة بأحدى الوسائل الآتية:

بالتشاور Consultation، أو التوفيق Conciliation ، أو التحكيم Arbitrage ، كما أجازت للطرف المتضرر أن يلجأ إلى السلطات المختصة لوقف التزاماته، في حالة فشل الوسائل السابقة.

تلك هي المبادئ الحاكمة لنظام التجارة الدولية في إطار الجات، و أن المتأمل في هذه المبادئ يستطيع أن يلمس أنها صيغت بطريقة تناسب ظروف الدول المتقدمة،ولا تلائم ظروف الدول التي مازالت في طور النمو.حتى انه يمكن القول أن الجات تمت لتلائم مصالح الاقتصاديات المتقدمة المتمكنة في تجارة السلع الصناعية[1].بل أن هذه المبادئ لا تجد طريقها إلى التطبيق إلا عندما

---

[1] Alan,Oxley,op.cit,p.15.

تكون بصدد تجارة مكملة أو مهددة لأنماط التجارة الجارية فيما بين الدول الصناعية عبر الأطلنطي. وكأن هناك قانونا غير مكتوب يوجهها[1].

وللتدليل على عدم ملائمة تلك المبادئ لظروف الدول المتخلفة نسوق الأمثلة الآتية:

١ – أن مفهوم التبادلية انه إذا عرضت الدولة( أ) تخفيض رسوم الضرائب الجمركية على وارداتها من سلعة معينة من الدولة (ب) بنسبة ٥٠٪ مثلا، فان هذا التخفيض يكون مشروطا بالحصول على تخفيض مماثل على صادراتها من سلعة أخرى لنفس الدولة، وذلك حتى تتعادل المزايا التي تحصل عليها البلاد المتفاوضة. إلا انه يمكن القول أن هذا التعادل لا يتحقق إذا كانت الدولتان طرفا التبادل متباينتين في المستوى الاقتصادي ودرجة التقدم والنمو لعدة أسباب منها:

أ – تعتمد الدول المتخلفة على تصدير المواد الأولية، بينما تعتمد الدول المتقدمة على تصدير المنتجات الصناعية وعادة ما تميل معدلات التبادل الدولي في غير صالح الدول المتخلفة المصدرة للمواد الأولية، وبالتالي فان العائد المترتب على تخفيض الضرائب الجمركية على صادراتها من المواد الأولية لا يتعادل مع العائد المترتب على تخفيض الضرائب الجمركية على صادرات الدول المتقدمة.

ب – كما تتكون معظم واردات الدول المتخلفة من سلع ضرورية (سواء كانت سلع غذائية أو إنتاجية أو وسيطة). وبالتالي فان مرونة الطلب السعرية عليها تتميز بالانخفاض الأمر الذي يؤدى إلى انخفاض حصيلة الضرائب الجمركية ومن ثم يؤدى إلى تعثر برامج التنمية الاقتصادية.

ح – بالإضافة إلى أن هيكل الضرائب الجمركية في الدول النامية يعتبر مرتفع نسبيا لاعتمادها عليها في حماية الإنتاج المحلى. وبالتالي فانه وان تساوت نسب التخفيض المتبادلة إلا أن التخفيض المطلق في الضرائب الجمركية الذي تقدمه الدول النامية يكون اكبر من مثيله المقدم من الدول المتخلفة.

ء – ناهيك أن زوال الحماية التي توفرها الضرائب الجمركية للإنتاج المحلى تعرض إنتاجها للمنافسة الدولية.

---

[1] Ibid,p.12.

٢ – كما أن مبدأ تحرير التجارة الدولية وإلغاء القيود الكمية يتعارض مع إستراتيجية التنمية الاقتصادية التي كانت سائدة في الستينات والمعرفة باسم استراتيجية الإحلال محل الواردات وهذه الاستراتيجية أهم دعائمها هو تقييد التجارة الخارجية.

وعلى ذلك فان الدول المتخلفة قد نظرت إلى الجات كنادى للأغنياء، كما أن دول المنظومة الاشتراكية لم تعبأ بإنشاء الجات حيث أن سياستها تقوم على التقييد الشديد للتجارة الخارجية،والاعتماد على الأساليب الكمية. ولهذا افتقرت الجات منذ إنشائها إلى الصفة العالمية.

وقد انصرفت الدول المتخلفة إلى إنشاء منظمة أخرى كبديل للجات تتلاءم وظروف التنمية، ولهذا نشأ مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الانكتاد UNCTAD ) عام ١٩٦٤ بهدف تنظيم التجارة الدولية على أسس تختلف عن الأسس التي قامت عليها الجات لتعكس مطالب الدول المتخلفة.

وتأسيسا على ما تقدم شكلت لجنة هابرلر Haberler للنظر في مطالب تلك الدول وبناء على توصيات تلك اللجنة، أضيف الجزء الرابع إلى اتفاقية الجات، والذي يقرر مساعدة الدول النامية على تنويع صادراتها وزيادة حصيلتها،والخروج على مبدأ المساواة في المعاملة من خلال النظام المعمم للتفضيلات (GSP)،وإعفاء الدول النامية من مبدأ التبادلية على النحو السالف ذكره.

ويرى البعض أن مبادئ اتفاقية الجات بعد إضافة الجزء الرابع أصبحت تلائم ظروف الدول النامية، إلا إننا نسارع إلي التنبيه إلي أن الاتفاقية مصاغة في شكل التزامات قانونية يتعين على الأعضاء الانصياع لاحكامها، في حين أن صياغة الجزء الرابع غير ملزمة.[١]

هذا عن مبادئ الجات وماذا عن اهدافها :ـ

تختلف اهداف الجات عند انشائها عن اهدافها بعد جولة اورجواى،غير ان الاختلاف محدود وذلك ان الاهداف العامة للجات عند انشائها كانت تتمثل فى:

١ – رفع مستويات معيشة الاطراف المتعاقدة.

٢ – بلوغ مستويات التوظف الكامل.

٣ – زيادة مستويات الدخل القومى الحقيقى وتنشيط الطلب الفعال.

---

[١] د. سعيد النجار، مرجع سبق ذكره، ص ١٧:١٥.

٤ - الاستغلال الامثل للموارد العالمية من خلال التوسع فى الانتاج والتجارة الدولية السلعية.

٥ - سهولة النفاذ لاسواق المنتجات والمواد الأولية.

٦ - مساعدة الدول الاقل نموا فى الوصول الى اسواق الدول المتقدمة لتصريف فائض انتاجها من السلع المصنعة والنصف مصنعة.

واضيف الى هذه الاهداف فى جولة اورجواى:

١ - التوسع فى التجارة الدولية فى الخدمات.

٢ - حماية البيئة،والحفاظ عليها،ودعم سبل تحقيق ذلك.

اما الاهداف الخاصة للجات عند انشائها فتتمثل فى:

ان يتم تحقيق الاهداف العامة من خلال تخفيضات جوهرية فى التعريفات الجمركية،والعوائق التجارية الاخرى والغاء التمييز فى المعاملة.بينما تتمثل الاهداف الخاصة بجولة اورجواى،فى تحقيق الاهداف العامة من خلال اتفاقيات المعاملة بالمثل من جهة،وانشاء نظام تجارى متعدد الاطراف قادر على الاستمرار والبقاء من جهة اخرى.ولا يخفى ان هذه الاهداف يمكن للجات تحقيقها فى الدول المتقدمة بدرجة اكبر من تحقيقها فى الدول المتخلفة على النحو السالف بيانه.

## الخلاصة:

- توجد ثلاث مبادئ رئيسية للجات هي:

١ - مبدأ عدم التميز في المعاملات التجارية بين الاطراف المتعاقدة،ويتضمن ثلاث مبادئ فرعية:

أ - مبدأ الدولة الاولى بالرعاية.

ب - مبدأ عدم التمييز.

ج - مبدأ المعاملة القومية.

٢ - مبدأ تحرير التجارة الدولية من القيود الجمركية وغير الجمركية.

٣ - مبدأ تحديد قواعد السلوك في المعاملات التجارية،وينطوي تحته مجموعة من المبادئ اهمها:

أ - مبدأ الالتزام بتجنب الاغراق.

ب - مبدأ الشفافية.

ج - مبدأ المفاوضات.

- وقد تبين ان هذه المبادئ تحابي الدول المتقدمة ومتحيزة ضد الدول المتخلفة،كما الها صيغت بطريقة تمكن الدول المتقدمة من التحلل من التزاماها في حالة تعارضها مع مصالحها.

- اما عن اهداف الجات فنجد ان الاختلاف بين اهداف جولة اوروجواى،واتفاقية الجات عام ١٩٤٧،يتمثل في اضافة الجوانب البيئية،وقد تبين ان اهداف الجات يمكن تحقيقها بالنسبة للدول المتقدمة بدرجة اكبر من تحقيقها في الدول المتخلفة.

# المبحث الثالث

# جولات الجات

سبق أن رأينا أن المفاوضات إحدى المبادئ التي ترتكز عليها الجات،وإعمالا لهذا المبـــدأ فقد جرت ثمان جولات من المفاوضات في إطار الاتفاقية العامة للتعريفات والتجـــارة منــذ عـــام ١٩٤٧ وحتى ١٩٩٣، أي خلال ست واربعون عاما بمتوسط جولة كل ست سنوات تقريبا.

ويهدف هذا المبحث الى بيان ان انعقاد هذه الجولات كان يتم بـــترتيب مـــن الـــدول الصناعية المتقدمة، ولتحقيق مصالح بعينها على النحو الذي سنفصله فيما يلي:-
حاولت الدول الصناعية المتقدمة وبصفة خاصة الولايات المتحدة، دفع اتفاقيـــة الجـــات لزيادة دورها في تحرير التجارة الدولية بما يخدم مصالحها ، وتحقيقا لهذا الهدف فقد أجـــرت تلـــك الدول مفاوضات مع الأطراف المتعاقدة خلال ثمان جولات[١].

تركز الخمس جولات الأولى على تحرير التجارة الدولية من القيود الجمركية وقد حققت بالفعل تقدما كبيرا لإزالة الكثير من القيود الجمركية التي تعترض حركة التبادل الـــدولي بينمـــا ركزت الجولات الثلاثة الأخيرة - بالاضافة الى ذلك - على القيود غير الجمركية،كما اضيـــف فى الجولة الاخيرة السلع الزراعية والمنسوجات والملابس،والخدمات وحقوق الملكية الفكرية،وتدابـــير الاستثمار المتعلقة بالتجارة،وانشاء منظمة التجارة العالمية،وذلك على النحو الموضح فى الجـــدول التالى.

---

[١] تقرير مجلس الشورى، جات وأنعكاستها علي الأقتصاد المصري ،مرجع سبق ذكره، ص ١٢ .
انظر كذلك

د. سامي عفيفي حاتم ، التجارة الخارجية بين التغير والتنظيم ، الكتاب الأول (القاهرة الدار المصرية البنانيه ، ١٩٩١ ، ص٢٦٥

د. مصطفى محمد عز العرب ، سياسات تخطيط التجارة الخارجية ، ( القاهرة : الدار المصرية اللبنانيه ١٩٩٨) ، الطبعة الأولي ،ص ٣٠٣

جدول رقم ( ١٧ )

جولات المفاوضات التجارية متعددة الأطراف

| م | الجولة | التاريخ | المكان | موضوع التفاوض | عدد الدول المشتركة | خفض* التعريفة |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ١ | جنيف | ١٩٤٧ | جنيف | التعريفات الجمركية | ٢٣ | |
| ٢ | آنسي | ١٩٤٩ | آنسي(فرنسا) | التعريفات الجمركية | ١٣ | |
| ٣ | توركاي | ١٩٥١ | توركاي(انجلترا) | التعريفات الجمركية | ٣٨ | ٦٣٪ |
| ٤ | جنيف | ١٩٥٦ | جنيف | التعريفات الجمركية | ٢٦ | |
| ٥ | ديلون | ١٩٦٠-١٩٦١ | جنيف | التعريفات الجمركية | ٢٦ | |
| ٦ | كيندي | ١٩٦٤-١٩٦٧ | جنيف | التعريفات الجمركية وإجراءات مكافحة الإغراق | ٦٢ | ٥٠٪ |
| ٧ | طوكيو | ١٩٧٣-١٩٧٩ | جنيف | التعريفات الجمركية والقيود غير الجمركية واتفاقيات"الاطار" | ١٠٢ | ٣٣٪ |
| ٨ | اورجواى | ١٩٨٦-١٩٩٣ | جنيف | التعريفات الجمركية والقيود غير الجمركية وإدماج السلع الزراعية والمنسوجات والملابس الجاهزة والخدمات والتجارة المرتبطة بحقوق الملكية الفكرية والتجارة المرتبطة بإجراءات الاستثمار. الإطار المؤسسي | ١٢١ | ٤٠٪ |
| | إعلان مراكش | ابريل١٩٩٤ | مراكش | منظمة التجارة العالمية (WTO) | ١٢٤ | |

* على واردات المنتجات غير الزراعية (باستثناء المنتجات النفطية ) في البلدان الصناعية الرئيسية.

**Source : W.T.O. Focus ,News letter No 30, May 1998 .p.2**

ومصدر العمود الأخير: جيسوس سياد، نتائج اتفاقية جولة أورجواي، منشور في د.سعيد النجار(محرر) اتفاقية الجات وآثارها على البلاد العربية، مرجع سبق ذكره، ص ٣٣.

## ١ – جولة جنيف ١٩٤٧ Round no (1) :–

أصرت الولايات المتحدة على عقد هذه الجولة، وكان ذلك أحد الأسباب الرئيسية وراء عقدها،ذلك أن الولايات المتحدة كانت راغبة في استمرار تحرير التجارة الخارجية باعتبارها من الدعائم الرئيسية لاعادة بناء أوروبا الغربية.

هذا وقد اجتمعت الدول الموقعة على اتفاقية الجات ١٩٤٧. وعددها ثلاثة وعشرين دولة في جنيف لبحث التعريفة الجمركية،وتم الاتفاق على تقديم تنازلات جمركية في حوالي خمسة واربعون بندا جمركيا.تمثل نحو نصف التجارة الدولية في ذلك الوقت وتغطى معاملات تجارية تقدر بنحو عشرة مليار دولار على أساس أسعار ما قبل الحرب العالمية الثانية.

ويلاحظ أن الدول الأوربية كانت تعانى من عجز في موازين مدفوعاقما، وبالتالي أخضعت تجارقما الخارجية لنظام الحصص لحماية إنتاجها المحلى لرأب هذا العجز أي إنها لم تلتزم بتنفيذ مبدأ المعاملة بالمثل Reciprocity ، أي أن هذه الجولة جاء مخاضها تحقيقا لرغبة الولايات المتحدة، وما صدفته من نجاح في تخفيض التعريفات جاء بتدبير منها، وان دول أوربا عندما لمست أن تحرر التجارة في غير صالحها قدمته قربانا لحماية إنتاجها المحلى بغية إصلاح عجز موازين مدفوعاقما.

## ٢ – جولة آنسي Round no (2) ANSI :-

اجتمع ممثلي ثلاثة عشرة دولة في مدينة آنسي الفرنسية وذلك في عام ١٩٤٩، وتم الاتفاق على تخفيض التعريفة الجمركية على خمسة آلاف بندا جمركيا.

## ٣ – جولة إنجلترا Round no (3) Torquay :-

تمت تنازلات متبادلة بين ممثلي ثمان وثلاثون دولة،وتقدر التخفيضات الجمركية بنحو ثمانية وخمسين الف بندا جمركيا منها ثمانية آلاف وسبعمائة بند تم تخفيض تعريفاقما الجمركية بنحو ٢٥٪ من قيمة التعريفات المتفق عليها عام١٩٤٧.

## ٤ – جولة جنيف Round no (4) :-

عقدت هذه الجولة عام ١٩٥٦ وحضرها ممثلي ست وعشرين دولة،وتبادلوا تنازلات في التعريفات الجمركية تغطى ما قيمته ٢,٥ مليار دولار من التجارة الدولية.

## ٥ – جولة ديلون Round no (5) :-

عقدت هذه الجولة في جنيف واستغرقت عامين من ١٩٦١/٦٠ ،وقد دعي إلى عقد هذه الجولة وكيل وزارة الخارجية الأمريكية " دوجلاس ديلون" لذا سميت الجولة باسمه،ولم تستهدف هذه الدورة – كالدورات السابقة_ سوى تنازلات متبادلة في التعريفة الجمركية بنسبة ٢٠٪ على مجموعة من المنتجات الصناعية تقدر بنحو أربعة آلاف وأربعمائة بندا جمركيا تمثل معاملات تجارية دولية تقدر بنحو أربعة آلاف مليار وتسعمائة ألف دولار[1].

وفي هذه الجولة تم إقرار مبدأ التعويضات للدول التي أضيرت من إنشاء المجموعة الأوربية[2].كما تم التوصل إلى ترتيب المنسوجات القطنية قصيرة الأجل في هذه الدورة Short Term Arrangement Cotton Textiles الذي تم تطويره في جولة كينيدى إلى ترتيب طويل الأجل Long Term Arrangement والواقع أن النجاح الذي حققته الجات حتى عام ١٩٦٤، يعتبر محدودا لعدة أسباب من أهمها:-

أ – أن الطريقة التي يتم بها مناقشة التنازلات المتبادلة في التعريفات الجمركية كانت تتم بانتهاج أسلوب بند مقابل بند Item by Item approach ، وهذه الطريقة شاقة للغاية، كما واجه هذا المنهاج معارضة سياسية من الدول التي تتسم تعريفاها الجمركية بالانخفاض النسبي تأسيسا على أن استخدام هذا النهج في التفاوض يجعلها في مركز أسوأ نسبيا من الدول التي تتسم تعريفاها الجمركية بالارتفاع.وعلى ذلك تقدمت أحد عشرة دولة في مارس ١٩٥١ بمذكرة لإجراء مفاوضات لبحث مشكلة التفاوت في التعريفات الجمركية وقد تم إعداد خطة لتخفيض التعريفات الجمركية عام ١٩٥٣.

ب – وعلى الرغم من التوصل إلى خطة مناسبة لخفض التعريفات الجمركية مؤداها أن يكون الحد الأعلى للتعريفات الجمركية لا يزيد عن ٥٪ بالنسبة للمواد الخام الصناعية،وعن ١٥٪ للمنتجات النصف مصنعة ،وعن ٣٠٪ للمنتجات تامة الصنع و٢٧٪ للمنتجات الزراعية، إلا أن

---

[1] H.G.Johnson-(etal), New Trade Strategy for the world Trade Economy ;( London : George Alan &unuin L T D 1970)PP.27 –30. See also P.57.

[2] علاء كمال، الجات ونهب الجنوب،( القاهرة: مركز المحروسة للبحوث والتدريب والنشر، الطبعة الثانية) ص ٢٩.

الولايات المتحدة والمملكة المتحدة أفشلتا هذه الخطة. فالولايات المتحدة ادعت عدم حصولها على تفويض من الكونجرس للتوقيع على هذه الخطة[1]. في حين آثرت المملكة المتحدة تطوير أسواق دول الكومنولث على هذه الاتفاقية.

ج – بينما اتجهت الدول الأوربية إلى تحرير التجارة البينية فيما بينـــهم فتـم تكويـن المجموعـــة الاقتصادية الاوربية E EC في عــام١٩٥٦ومنطقة التجارة الحرة ( EFTA) عــام ١٩٥٩. وكانت هذه التنظيمات أول خروج على قاعدة عدم التمييز، استغلالا لنص المـادة (٢٤) من اتفاقية الجات، ولاشك أن عملية تحرير التجارة التي تمت على أساس إقليمي تحد من جـــدوى التحرير متعدد الأطراف الذي تم في إطار الجات في الجولات السابقة[2].

وهكذا نرى مرة أخرى أن الدعوة إلى تحرير التجارة ليست دعوة مذهبية أو عقائدية وانما هي دعوة مصلحية، فحينما رأت الدول الصناعية المتقدمة أن اكبر تعديل للتعريفـــات ســيكون مفروضا على السلع الصناعية التي تنتجها رفضت التوقيع على خطة خفض التعريفات.

### ٦ – جولة كيندى Round no (6) :-

سعت الولايات المتحدة لعقد هذه الجولة كنتيجة لقيام الجماعة الاقتصادية الأوربية، ومـا يترتب عليه من زيادة حدة المنافسة بينها والولايات المتحدة، بالإضافة لتزايد عجز ميزان مدفوعات الولايات المتحدة الأمر الذي يتطلب زيادة صادراتها عام ١٩٦٢. لذا فقد صدر قـــانون توســيع التجارة الذي أعطى الرئيس الأمريكي حق إدارة مفاوضات التجارة متعددة الأطراف في الفترة من أول يوليو ٦٢ وحتى ٣٠ يونيو ٦٧، لتخفيض التعريفة الجمركية على جميع السلع بنســبة ٥٠٪.

---

[1] يرى البعض ان اهتمام بعض الدول الصناعية بتخفيض التعريفات الجمركية على المواد الاولية مرده رغبة تلك الدول فى زيادة معدلات الحماية للسلع تامة الصنع انظر :

د. الطاهرة السيد محمد حمية، " اتفاقية دورة اوروجواى للجات واداء قطاع الغزل والمنسوجات والملابس الجاهزة فى مصر". بحث مقدم الى المؤتمر العلمى الرابع لكلية التجارة وادارة الاعمال، قسم التجارة الخارجية، جامعة حلوان، (القاهرة: ١٥/١٦ مايو ١٩٩٥) ص ٥.

[2] عبير عبد السلام عبد المجيد ابراهيم، دور منظمة الجات فى تحرير التجارة الدوليـــة فى دراســة تطبيقيــة علــى الصادرات الصناعية المصرية، رسالة ماجستير فى التجارة الخارجية مقدمة الى قسم التجارة الخارجية بكلية التجـارة وادارة الاعمال جامعة حلوان،١٩٩٥)ص ٧٠:٦٨ .

كما خول له سلطة سحب التنازلات الجمركية من أية دولة تفرض قيودا غير مقبولة على الصادرات الأمريكية.

وهنا نجد مرة أخرى أن المصالح الأمريكية كانت وراء إتمام هذه الجولة،وقد بدأت جولة كيندى بالاجتماع التمهيدي الذي عقده وزراء التجارة في مايو ١٩٦٣ وانتهت الجولة في ١٩٧٦.

وتتميز هذه الجولة عن الجولات السابقة بطول فترها أي أنها احتاجت لمفاوضات شاقة،كما تميزت بإحلال قاعدة التخفيض الجمركي بنسبة معينة على المجموعات السلعية محل قاعدة التخفيض الجمركي بند مقابل بند.وقد شارك في هذه الجولة عدد كبير من الدول بلغ عددها اثنين وستون دولة تمثل اكثر من ٧٥٪ من حجم التبادل الدولي، زادت عدد الدول المنضمة للاتفاقية عقب إضافة النص التالي:- " على الدول المتقدمة أن تولى عناية خاصة لتخفيض التعريفات الجمركية على منتجات الدول النامية، وان تمنع وضع عراقيل جديدة أمامها" كما غطت التخفيضات الجمركية مبادلات تجارية تقدر بنحو أربعين مليار دولار[1] وتتمثل هذه التخفيضات فيما يلي :-

*أ – المنتجات الصناعية :-*

بلغ متوسط نسبة تخفيض التعريفات الجمركية على السلع الصناعية بنحو ٣٥٪ تطبق تدريجيا على خمس سنوات. وقد تباينت هذه التخفيضات بين الدول الأعضاء فقد كان حدها الأقصى ٥٠٪(في الولايات المتحدة) وحدها الادنى ٢٤٪(كندا).

*ب – المنتجات الزراعية : -*

تم الاتفاق على تخفيض الرسوم على بعض المنتجات الزراعية بمعدل ٢٥٪. وقد استثنيت الحبوب من هذا الاتفاق.

*ج – المنتجات الكيمائية :-*

تم تخفيض الرسوم الجمركية على تلك المنتجات فى دول السوق الأوربية والمملكة المتحدة بنسبة ٢٠٪، وفى الولايات المتحدة بنسبة ٥٠٪.

---

[1] د. خلاف عبد الجابر ، العلاقات التجارية المصرية والتكتلات الأقتصادية الدولية ، المؤتمر الأول للأقتصاديين العرب ، الجمعية المصرية للأقتصاد والسياسة والأحصاء والتشريع مارس ١٩٧٦

ء – اتفاق المنسوجات القطنية :-

تم التوصل إلى ترتيب المنسوجات القطنية طويل الأجل بهدف توسيع تجارتها وتفادى اللجوء إلى إجراءات قد تؤدى إلى اضطراب الأسواق[1].

هـ – الإغراق :-

وكنتيجة لتعاظم نمو السوق الأوربية واليابانية، فقد تم التوصل في هذه الجولة لاتفاق لمكافحة الإغراق (المادة ٦ من الجات) .

وأيا ماكان الأمر، فان نتائج هذه الجولة كانت كلها في صالح الدول المتقدمة .أما الدول المتخلفة فكانت كالأيتام على مأدبة اللاتم. فقد استفادت الدول الصناعية المتقدمة من التخفيضات الجمركية، وآية ذلك أن معدل النمو السنوي الإجمالي في صادرات تلك الدول قد بلغ ٧,٧٪ خلال هذه الفترة من ١٩٦٠ – ١٩٧٦، بينما لم يزد المعدل المذكور في الدول المتخلفة عن ٠,٩٪ خلال ذات الفترة[2].

فضلا عن تخفيض متوسط التعريفة الجمركية على السلع المصنعة إلى ١٠٪[3]،أي أنه يمكن القول بأن المركز النسبي للدول المتخلفة قد ساء كنتيجة لخفض التعريفة الجمركية بين الدول الصناعية، وانخفاض التفضيل للدول النامية التي تتمتع بتفضيلات.

وهكذا نجد أن هذه الجولة بدأت بناء على رغبة الولايات المتحدة والدول الصناعية وأتت أكولها لهم.

## ٧ – جولة طوكيو Round no (7) :-

بعد جولة كيندى أضحى الوضع الاقتصادي للولايات المتحدة أكثر سوءا من ذي قبل. فالعجز الخارجي تزايد وبلغ حدودا فلكية. وكما هو معلوم أن الاختلال الخارجي يعكس اختلالا داخليا وبالفعل نجد أن صناعات عديدة بالولايات المتحدة تدهورت وأصبحت تحقق خسائر. وساد اعتقاد بأن تلك الأزمة مردها السياسة الحمائية المتبعة في اليابان ودول الجماعة الأوربية،وبالتالي

---

[1] د. ايهاب عزالدين نديم، الاتفاقية العامة للتعريفات والتجارة (الجات) واثرها على الدول النامية ومصر، *المجلة العلمية للاقتصاد والتجارة*،كلية التجارة جامعة عين شمس، ملحق العدد الثاني،١٩٩٤، ص ٢٢٦٣ – ٢٢٦٤ .

[2] د.نشأت فهمي محمد، الدول النامية والتحديات التي تواجه الجات في الثمانينات، المجلة *العلمية لكلية* التجارة – جامعة اسيوط العدد ٨ السنة الخامسة ديسمبر ١٩٨٥ ص ٢٢٧.

[3] المرجع سالف الذكر ، ص ٢٥٦ .

كان رد الفعل الأمريكي هو نبذ سياسات الحرية والدعوة إلى حماية الصناعات الوطنية. وبالفعل اتخذت إجراءات حمائية، وهنا سعى الرئيس الأمريكي (نيكسون) إلى إصدار قانون التجارة بهدف منحه سلطات التفاوض في الجولة الجديدة، والواقع انه نجح في استصدار قانون التجارة الذي منحه تلك السلطات وهو قانون ذا نزعة حمائية شديدة.

وقد بدأت المفاوضات في جنيف بإعلان طوكيو وذلك في سبتمبر ١٩٧٣ وبمشاركة مائة واثنين دولة. وانتهت الجولة في ١٢ أبريل ٧٩. وقد تميزت هذه الجولة عن سابقتها بتعدد جوانبها وطول فترتها وبمشاركة عدد اكبر من الدول.

وقد استهدفت تلك الدورة خفض التعريفات الجمركية بما يعادل ٣٠٪ من متوسط التعريفات عند بدء الدورة وبما يقدر بنحو ٣٠٠ مليار دولار، وذلك على مدار سبع سنوات.
وانتهت الجولة إلى النتائج الآتية :

أ – وضعت ترتيبات شكلت في مجموعها إطارا متقدما للتجارة الدولية وأدائها، وتسرى اعتبارا من أول نوفمبر ١٩٧٩.

ب – توقيع عدة اتفاقيات منظمة للتعريفات الجمركية والدعم Subsidies والحوافز الفنية للتجارة Technical Barriers To Trade (TBT) وتراخيص الاستيراد ونظم الإغراق والترتيبات الخاصة باللحوم ومنتجات الألبان وإلغاء كافة الرسوم والتعريفات المفروضة على كافة الطائرات المدنية وتسرى هذه الاتفاقيات اعتبارا من أول يناير ١٩٨٠.

ج – أما الاتفاقيات الخاصة بتقييم الرسوم الجمركية، فاتفق على سريانها مع بداية عام ١٩٨١.

ولم تختلف نتائج هذه الجولة عن كل الجولات السابقة، في أن الدافع ورائها هو وجود مصلحة للولايات المتحدة تسعى الى تحقيقها[١]. إذ أن دعوتها لهذه الجولة كان نتيجة لازمة الدولار عام ١٩٧١، وموجة الحمائية الجديدة New Protectionism بالإضافة إلى ظروف أزمة البترول التي واكبت حرب أكتوبر ٧٣، وما تمخض عنها من ركود تضخمي Stagflation .

كما أن الدول الصناعية المتقدمة اعتصمت بشرط التحلل Escape Clause لتتهرب من الوفاء بالتزاماتها الخاصة بتخفيض التعريفات الجمركية، وتسير قدما في تنفيذ سياستها الحمائية

---

[١] قارن د. نبيل حشاد ، الجات ومنظمة التجارة العالمية : اهم التحديات في مواجهة الأقتصاد العربي ، ( الدوحة : مصرف قطر المركزي ، )١٩٩٦ ، ص ١٠-١٤

مع ما يتضمنه ذلك من آثار سلبية على الدول المتخلفة، حيث لم تتضمن الاتفاقية آيـــة وســـائل قانونية لمنع التمييز ضدها.

لذا لم يكن غريبا أن توقع الدول الصناعية المتقدمة جميعها على الاتفاقيات المبرمة في تلك الجولة، في حين لم يوقع عليها من الدول المتخلفة سوى الارجنتين، كما وقعت عشر دول متخلفة بروتوكـول التعريفة فقط[1].

## ٨ – جولة اورجواى Round no (8) :–

في أعقاب جولة طوكيو، زادت النزعة الحمائية بشكل أدي إلى انخفاض حجم التجـــارة الدولية، وقد دعت الولايات المتحدة إلى عقد أول مؤتمر وزاري للجات في أعقاب جولة طوكيـــو وذلك في نوفمبر ١٩٨٢ بهدف الضغط على الجماعة الاقتصادية الأوربية لحملها على الحد مـــن إجراءات دعم الصادرات الزراعية، باعتبارها تمثل خروجا على مبادئ الجات. كمـــا اســـتهدفت الولايات المتحدة توسيع نطاق أحكام الجات لتشمل التجارة الدولية في الخدمات جنبا إلى جنب مع التجارة الدولية في السلع.والواقع أن دول أوربا قد عارضت تغيير سياستها الزراعية، كما رفضت الدول المتخلفة تحرير التجارة الدولية في السلع.

كما انتهت الدورة الأربعون للأطراف المتعاقدة في الجات والتي عقدت في عـــام ١٩٨٤ نفس المؤتمر الوزاري المشار إليه، الأمر الذي حدا بالولايات المتحدة إلى أن تغير من أهدافها المعلنـة ( كإجراء مرحلي أو تكتيكي ) كي تبدأ جولة جديدة من المفاوضات متعددة الاطراف، واعلنـــت أن الهدف من بدء المفاوضات هو تحقيق مزيد من التحرير للتجارة الدولية في السلع وتوسيع إطـار المفاوضات لتشمل التجارة الدولية في الخدمات.

وهنا نجد أن التغير في الهدف المعلن جاء في الجزء الذي يلقى معارضة من جانب الجماعـة الاقتصادية الاوربية، وبعد هذا التعديل استجابت الدول الصناعية المتقدمة وكذا الدول الناميـــة للطرح الأمريكي .وبناء عليه عقد الاجتماع الوزاري للأطراف المتعاقدة في الجات فى مدينة " بونتا ديل ايستا Punta del Esta " في الفترة من ١٥الى ٢٠ سبتمبر ١٩٨٦ . وانتهى إلى إعلان بدء مفاوضات الجولة الثامنة.

---

[1] يلاحظ انه فى هذه الجولة كان مسموحا بالقبول الجزئيللاتفاقيات التى تشملها الجولة، بخلاف جولة اورجواى التى يجب ان تقبل نتائجها ككل او ترفض ككل. كما يلاحظ ان مصر واسرائيل قد وقعت على البروتوكول المذكور.

والحقيقة أن مفاوضات هذه الجولة تميزت بأنها أطول من كل المفاوضات السابقة، إذ استمرت سبع سنوات كاملة، كما أنها شملت اكبر عدد من الدول المشاركة حيث بلغت الدول المشاركة فيها مائة واربعة وعشرين دولة بالإضافة إلى أنها اشمل الجولات حيث تضمنت الوثيقة النهائية لتلك الدول ثمانية وعشرين وثيقة قانونية ملزمة، وان هذه الاتفاقيات لا تقبل التجزئة إنما تقبل أو ترفض برمتها[1].

فضلا عن تميز هذه الجولة بتعرضها لموضوعات جديدة كالتجارة الدولية في الخدمات، وحقوق الملكية الفكرية وإجراءات الاستثمار، إصلاح السياسات الزراعية . . . ناهيك أن هذه الجولة قد أنشأت منظمة التجارة العالمية لتولي الإشراف على تنفيذ هذه الاتفاقيات، وهي المنظمة التي وأدتها الولايات المتحدة بعد الاتفاق على إنشائها في هافانا عام ١٩٤٧.

من جماع ما تقدم نستخلص أن جميع الجولات التي انعقدت في إطار اتفاقيات الجات كانت تعقد بدعوة من الولايات المتحدة بمفردها أو بمشاركة الدول الصناعية المتقدمة المتمثلة في دول الاتحاد الأوربي واليابان بغية تحقيق أهدافها. كما أن هذه الدول هي التي تضع جداول أعمال مفاوضات هذه الجولات، كما تصنع قراراتها دون السماح بتعديلات جوهرية تؤثر على أهدافها، كما أن نجاح هذه المفاوضات يخضع لرغبات ومصالح تلك الدول[2]. وحتى بعد الاتفاق غالبا ما تفلح تلك الدول في التحلل من التزاماتها إذا رأت أن تطبيق تلك الالتزامات قد يضيرها أو حتى قد يتعارض مع مصالحها.

[1] وذلك باستثناء اربع اتفاقيات لا تلزم سوى الدول الاعضاء فيها وهي : اتفاقية المشتريات الحكومية، اتفاقية اللحوم، اتفاقية الالبان، اتفاقية الطائرات المدنية.

[2] Allan Oxley, OP.CIT.,PP. 12-15 .

## الخلاصة:

- لما كانت المفاوضات هى احدى مبادئ الجات،فقد انعقد فى اطار الجات ثمان جولات من المفاوضات خلال الفترة من ١٩٤٧وحتى١٩٩٣.
- تركزت الخمس جولات الاولى على تحرير التجارة الدولية فى السلع من القيود الجمركية.
- اما الجولات الثلاثة الاخيرة فاهتمت بالقيود الجمركية وغير الجمركية،وبالاضافة الى ذلك فقد اهتمت الجولة الاخيرة بالسلع الزراعية،والمنسوجات والملابس والخدمات،وحقوق الملكية الفكرية،وتدابير الاستثمار المتعلقة بالتجارة وانشاء منظمة التجارة العالمية.
- وقد تبين ان جميع الجولات،كانت تنعقد بدعوة من الولايات المتحدة منفردة او مجتمعة مع الدول الصناعية المتقدمة لتحقيق مصالحها.
- وعلى ذلك يتبين ان الدعوة لتحرير التجارة الدولية دعوة مصلحية وليست مذهبية.ولكن ماذا عن تفاصيل الاتفاقيات المبرمة فى اطار جولة اورجواى،هذا ما سيعرضه الفصل التالى.

# الفصل الثاني

# اتفاقيات تحرير التجارة الدولية في السلع

امتدت مظلة الجات لتطـوى تحتـها كافـة السـلع المصنوعـة باسـتثناء البـترول والبتروكيماويات، وكذا شملت – للمرة الأولى – السلع الزراعية التي كانت تخضع لسياسة حمائية متشددة من الدول المتقدمة، وبصفة خاصة دول الاتحاد الأوربي.وقد استثنت من السلع الزراعيـة التجارة في الألبان واللحوم والتي تعتبر ملزمة للدول الموقعة عليها فقط.هذا بالإضافـة لشـمولها الإجراءات المكملة والمنظمة للتجارة الدولية فى السلع.

ويهدف هذا الفصل إلى عرض أهم ملامح الاتفاقيات متعددة الأطراف لتحرير التجارة الدوليـة في السلع التي تمخضت عنها جولة أورجواي،لإبراز أن الدعوى لتحرير التجارة السلعية هى الآخـرى مصلحية وليست عقائدية.ويتحقق هذا الهدف من خلال ثلاث مباحث:

*المبحث الأول:* تحرير التجارة الدولية في السلع الزراعية.

*المبحث الثاني:* تحرير التجارة الدولية في السلع المصنعة.

*المبحث الثالث:* الإجراءات المنظمة والمكملة للتجارة الدولية فى السلع.

# المبحث الأول

# اتفاق تحرير التجارة الدولية

# في

# السلع الزراعية

دخلت السلع الزراعية حظيرة الجات للمرة الأولى في إطار جولة اورجواى.ويهدف هذا المبحث إلى عرض أهم جوانب اتفاق تحرير التجارة الدولية الزراعية المبرم في إطار جولة أورجواي.

تعتبر الموضوعات المتعلقة بتحرير تجارة السلع الزراعية من الموضوعات التي هددت بافشال جولة أورجواي برمتها. ذلك إنها كانت مثار خلاف بين الولايات المتحدة والجماعة الاقتصادية الأوربية، إذ كانت الولايات المتحدة ويشاركها في ذلك مجموعة الدول المصدرة للمنتجات الزراعية والمعروفة باسم كيرنز – ترمي إلى تحرير القطاع الزراعي، وذلك بإلغاء السياسة الزراعية المشتركة Common Agriculture Policy ( CAP) التي تطبقها الدول الأوربية والتي تتضمن ثلاثة أنواع من الحماية:

١ – *تعريفة جمركية* تتغير عكسيا مع الأسعار العالمية للمنتجات الزراعية بما يكفل حماية منتجاتها، وبذلك فان أثرها يماثل اثر القيود الكمية.

٢ – *دعم للإنتاج الزراعي* بصور مختلفة كتقديم إعانات مباشرة، ضمان حد أدنى للسعر، تدخل حكومي للحفاظ على مستويات الأسعار بغض النظر عن حالة السوق.

٣ – *دعم الصادرات الزراعية* وقد تجاوز الدعم الذي تقدمه الدول الأوربية [1] للمزارعين عشرين بليون دولار ويستفيد منه ١١٤ مليون مزارع.

كما انه بلغ مجموع التحويلات إلى القطاع الزراعي من المستهلكين ودافعي الضرائب في دول منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية (OECD) ،ما يزيد عن ٣٣٥ بليون دولار، وذلك في

---

[1] د. سمير عبد العزيز، مرجع سبق ذكره، ص٤٢. وقارن أسامة المجدوب، مرجع سبق ذكره ،ص٩٧. حيث ذكر أن هناك دراسات تقدر الأعباء الناتجة عن الدعم الزراعي في الدول الصناعية المتقدمة بنحو ١٥٨ مليار دولار سنويا.

عام ١٩٩٣. وقد تحمل المستهلكون في هذه الدول تكلفة مباشرة قدرها ١٢٥ بليون دولار نتيجة لدفعهم أسعار للمنتجات الزراعية تزيد عن تلك السائدة في بيئة تجـــارة حـــرة بنحـــو ٣٤٪ في المتوسط.كما تحمل المستهلكون نتيجة الدعم الحكومي المباشر للمنتجين- الذي يقدر بنســبة ٤٢٪ من أسعار المنتجين – تكلفة تبلغ ١٦٣ بليون دولار. كما تقدم دول الاتحاد الأوربي دعما لأغلب الصادرات الزراعية حيث أن ٩٥٪ من صادرات القمح و ٩٠٪ صادرات الجبن، و ٤٠٪ صادرات السكر و ٣٠٪ صادرات اللبن المجفف تتلقى دعما[1].

وقد أدى اتباع الدول الأوربية لهذه السياسة إلى زيادة نصيب الدول مـــن صـــادرات المحاصيل الزراعية وذلك في الفترة من (١٩٧٠ – ١٩٨٨)، وذلك على حســـاب صـــادرات الولايات المتحدة ودول الكير نز بالرغم من اتباع الولايات المتحدة لسياسة حمائية مشابهة لتحقيـــق نفس الأهداف وان كانت بدرجة اقل[2].

وهنا نجد أن الاعتبارات المصلحية وليست المذهبية تقود الولايات المتحدة مرة أخـــرى إلى محاولة حمل الدول الأوربية على تحرير قطاع الزراعة وذلك بتخفيض ٩٠٪ من دعـــم صادراتهـــا الزراعية على مراحل تنتهي عام ٢٠٠٠ ،وان يتزامن ذلك مع تخفيض دعم الأسعار والحد مـــن الحواجز أمام وارداتها من المحاصيل الزراعية.

بينما نجد الدول الأوربية – محفوزة هي الأخرى بدافع المصلحة – ترغب في المحافظة على ٧٠٪ من الدعم الزراعي ،وتخفيض ٣٠٪ على مدار عشر سنوات وذلك تأسيسا على أن هـــذا

---

[1]Hathway D E. " Agriculture liberalization and Uruguay Round ", Draft prepared for W.B. conference on Uruguay Round and developing Economies, January 26 –27 /1995 P.
See also:
Ingco, M." How much Agriculture Trade liberalization was Achieved in Uruguay Round." The World Bank, The International Trade Divison, Mimo,October 1994,P.

[2] قدمت الولايات المتحدة دعما حكوميا مباشرا للمنتجين الزراعين عام ٩٣ نسبه ٢٣٪ من أسعار المنتجين فى المتوسط، كما بلغ مجموع التحويلات للقطاع الزراعي من المستهلكين ودافعي الضرائب فى العام ذاته ٨٧ بليون دولار، كما أن الولايات المتحدة تدعم صناعة السكر ومنتجات الألبان بفرض أسعار جبرية وحصص على الواردات وتحمى اللحوم باستخدام قيود التصدير الاحتكارية . انظر فى ذلك :
أيان جولدين ومايلين خير الله، دورة أورجواي والتجارة الدولية فى السلع الزراعية ، منشور فى د.سعيد النجار (محرر) اتفاقيات الجات وآثارها على البلاد العربية، مرجع سبق ذكره، ص ١٦٩.

التخفيض يحد من الفجوة بين الأسعار العالمية والمحلية متذرعة بحساسية الأوضاع الداخلية المتعلقة بالمزارعين.

وقد ساندت اليابان [1] وسويسرا الدول الأوربية في موقفها، واحتدم الخلاف بين الطرفين طوال سنوات المفاوضات منذ نوفمبر ١٩٨٢ حتى تم التوصل إلى عقد اتفاق بلير هاوس بواشنطن عام ١٩٩٢،والذي يعتبر خطوة أولى تعقبها خطوات أخرى حيث ستجرى مفاوضات جديدة لاستكمال عملية تحرير التجارة الدولية في السلع الزراعية عام ٢٠٠٠.

وقد تضمن هذا الاتفاق أربعة محاور هي :

*المحور الأول :* بروتوكول النفاذ للأسواق عن طريق خفض التعريفات:
**Market Access Protocol**

يقضي بروتوكول النفاذ للأسواق بما يلي :

١ – *تحويل القيود* الكمية المفروضة على الواردات من السلع الزراعية إلى قيود تعريفة مكافئة يتفق عليها ويتم ربطها عند مستوى معين ثم تخفض فيما بعد، ويسمى هذا الإجراء بالتعرفة Tariffication . مع التعهد بعدم العودة إلى القيود الكمية بعد إتمام التحويل. وكذلك ضمان الالتزام بفتح الأسواق أمام حد أدنى من الواردات من السلع الزراعية الخاضعة حاليا لقيود غير تعريفية وذلك بالنسبة للدول التي تبلغ وارداتها من تلك السلع ٥٪ من الاستهلاك المحلي، ويمثل هذا الحد الأدنى من الواردات ٣٪ عام ٩٥ ثم يرتفع إلى ٥٪ عام ٢٠٠٠ منسوبة إلى متوسط الاستهلاك السنوي للفترة ٨٦ – ٨٨ .أما الدول التي تبلغ وارداتها ٥٪ من متوسط الاستهلاك السنوي للفترة المشار إليها فانه يتعين عليها المحافظة على هذه النسبة.

---

[1] يرجع سبب مساندة اليابان لموقف الجماعة الأوربية إلى أنها تقدم أعلى دعم مباشر للمنتجين إذ بلغ نحو ٧٠٪ من أسعار المنتجين كما بلغ مجموع التحويلات من المستهلكين ودافعي الضرائب للقطاع الزراعي في عام ١٩٩٣ ما يقدر بنحو ٧١,٤بليون دولار.كما أن اليابان فرضت تعريفات جمركية وحصص على الواردات لدعم المنتجات المحلية حتى تظل أسعارها اقل من المعدلات العالمية بالنسبة للسكر والأرز والقمح والشعير ومنتجات الألبان. انظر في ذلك :

أيان جولدين ومايلين خير الله، مرجع سبق ذكره، ص ١٤٩ .

وترد على عملية التحويل الفوري للقيود الكمية إلى قيود تعريفية الاستثناءات الآتية :

أ – إذا كانت واردات الدولة من منتج زراعي معين اقل من ٣٪ من متوسط الاستهلاك المحلى السنوي لهذا المنتج خلال فترة الأساس ٨٦ –٨٨ .

ب – إذا كان المنتج المستورد لا يحصل على دعم صادرات.

ج – المنتجات التي تحتاج إلى معاملة خاصة وفقا لاعتبارات الأمن الغذائي واعتبارات البيئة.

ء – إذا كان الإنتاج يتم في ظل قيود على المنتجات الزراعية الأولية، لا المنتجات المصنعة.

هـ إذا كانت الحصة الكمية المسموح بها في السنة الأولى تمثل ٤٪ من متوسط الاستهلاك المحلى السنوي للسلعة في فترة الأساس ٨٦ –٨٨، وعلى أن تزداد بمعدل ٠,٨٪ سنويا من استهلاكها في السنوات التالية لتصل الحصة إلى٨٪من قيمة متوسط الاستهلاك السنوي خلال ست سنوات.

و – إذا كانت الواردات من المنتجات الزراعية تمثل عناصر أساسية في الغذاء التقليدي للدول النامية وعلى أن يتم التعهد بتحريرها.

٢ – *تخفيض التعريفة الجمركية على السلع الزراعية :-*

يسرى هذا التخفيض على التعريفة الجمركية المطبقة بالفعل، ويتضمن كذلك التعريفة الناجمة عن تحويل القيود الكمية إلى قيود تعريفية. وقد ميزت الاتفاقية في هذا الشأن بين الدول النامية والمتقدمة، إذا ألزمت الدول المتقدمة بتخفيض ٣٦٪ من متوسط أجمالي التعريفة الجمركية المفروضة على وارداتها من السلع الزراعية خلال فترة لا تتجاوز ست سنوات،بينما تنخفض هذه النسبة لتصل إلى ٢٤٪ في حالة الدول النامية خلال عشر سنوات وهذه النسب محسوبة بالنسبة لفترة أساس من ٨٦ –٨٨ [١]. كما وانه استثنت من ذلك الدول الأقل نموا (LLDC ) وهي التي يقل متوسط دخل الفرد فيها عن ستمائة خمس وستين دولار سنويا)، ولكن يجب عليها الالتزام بتثبيت تعريفتها الجمركية.

---

[١] أيان جولدين ومايلين خير الله، مرجع سبق ذكره،ص ١٤٨.

ولما كانت نسبة التخفيض المشار إليها محسوبة على أســـاس كونهـا متوسـط إجمـالي التخفيضات في التعريفة الجمركية المفروضة على القطاع الزراعي، الأمر الذي يؤدى إلى أن يتـم التخفيض بنسبة مرتفعة جدا للتعريفات المنخفضة وبنسبة مرتفعة جدا للتعريفات المرتفعة، لذا فقد عمدت الاتفاقية إلى تحديد حد أدنى للتخفيضات الواجب الالتزام بها سنويا على كل بند من بنـود التعريفة ويبلغ هذا الحد ١٥٪ للدول المتقدمة و ١٠ ٪ في حالة الدول النامية.

ومن المفترض أن يؤدى تثبيت التعريفات الجمركية لجميع المنتجات الزراعية إلى إيجاد بيئة تتسم بالشفافية والوضوح والاستقرار في التجارة العالمية، كما وضعت الاتفاقية آلية للحـد مـن التقلبات في الأسعار وكميات الواردات من المنتجات الزراعية.

*المحور الثاني* : إزالة التشوهات السعرية :

ويتم ذلك من خلال برامج الإصلاح الاقتصادي في قطاع الزراعة الذي يرتكز على :-

*١ – خفض الدعم المحلي* : Domestic Supports :

ويقدر الأنفاق على الدعم المحلي للمنتجين الزراعيين في فترة الأساس بنحو ١٥٠ بليـون دولار في الاقتصاديات المتقدمة، و٤ بليون دولار في الاقتصاديات الانتقاليـــة، و١٩ بليــون في الاقتصاديات النامية[١].

وتلزم الاتفاقية أطرافها بخفض الدعم الموجه لمنتجي السلع الزراعية (وقد يكون بـالمنح والعطاء أو بالتخلي عن الاقتضاء)، وطبقا للاتفاقية يخفض هذا الدعم بنسبة ٢٠٪ مـن متوسـط الدعم في الفترة من ٨٦-٨٨، وذلك على مدار ست سنوات بالنسبة للـدول المتقدمـة وبنسبة ١٣,٣٪ بالنسبة للدول النامية على مدار عشر سنوات، ولم تلزم الاتفاقية الدول الأقل نموا بتخفيض الدعم المحلي المقدم للزراعة ، وتحسب الاتفاقية كافة صور الدعم ( دعم الأسعار السوقية – أو المدفوعات المباشرة للمنتجين – دعم المدخلات) باستخدام نظام حسابي مركب يعرف باسـم المقياس الكلي للدعم Aggregate measurement of support ( AMS ) هذا المقياس يمكن تقدير التكاليف التي يتحملها دافعي الضرائب والمستهلكون نتيجة السياســات التجاريـة في القطـاع الزراعي.ويرى بعض خبراء البنك الدولي، انه يوجد ارتباط بين تخفيضات التعريفــات الجمركيـة المقررة في هذه الاتفاقية، وبين التخفيضات في المستويات الكلية للدعم الحكومي للزراعـة. فـان

[١] المرجع السالف الذكر مباشرة،ص ١٥٠.

الأحكام التي تفرض تخفيض الدعم ستؤدى إلى إصلاحات أخرى من شأنها تعزيز فـرص النفـاذ للأسواق[1].

*هناك مجموعة أخرى من الاستثناءات أهمها :-*

أ – الدعم الموجه لسلع معينة لا تزيد نسبته عن ٥٪ من القيمة الكلية لإنتاج الدول المتقدمة مـن أهم المنتجات الزراعية وكذا الدعم غير المخصص لسلعة معينة و إنما موجه للقطاع الزراعي بوجه عام ولا تزيد نسبته عن ٥٪ من قيمة الإنتاج الزراعي للدول المتقدمة.وهذه النسبة ترتفع إلى ١٠٪ في حالة الدول النامية.

ب – الدعم الذي تقدمه الدول النامية لتحفيز التنمية الزراعية سواء كان دعما مباشرا أو غـير مباشر كدعم الاستثمارات المتاحة لقطاع الزراعة ودعم المدخـلات الزراعيـة للمنتجـين ذوى الدخول المنخفضة والدعم الموجه إلى تشجيع المنتجات الزراعية عن طريـق إحـلال الزراعـات المشروعة محل الزراعات غير المشروعة.

ج – يستثنى من خفض الدعم – ولا يدرج في حساب المقياس الكلى للدعم – أنواع الدعم الـتي لا تؤثر على التجارة مثل الدعم المقدم في صورة خدمات ومنافع عامة للقطاع الزراعـي،دعـم البحوث والتطوير، ودعم مكافحة الآفات والأمراض وكذا الدعم المقدم للتدريب والدعم المتعلـق بخدمات التفتيش ومراقبة تطبيق المعايير الصحية وخدمات التسويق والترويج وخدمـات البنيـة الأساسية لتخزين الغذاء والمحافظة على الأمن الغذائي والدعم المقدم لإغاثة المنكوبـين والمرتبـط ببرامج حماية البيئة، ويسرى على كافة الدول الأعضاء سواء نامية أو متقدمة.

ولاشك أن كثرة الاستثناءات تؤدى إلى الحد من تأثير بنود خفض الدعم وان الـدول يمكنها الاحتفاظ بمعدلات دعم مرتفعة لبعض المنتجات لكون التخفيض المطلوب للمقياس الإجمالي للدعم ليس في كل سلعة على حدة، كما أن التنازلات في سياسات الدعم المحلى اقل تحديدا مـن التنازلات في التعريفة الجمركية.واستبعد منها مدفوعات العجز الأمريكية، والمدفوعات التعويضيـة وما يماثلها من إجراءات الدعم في الاتحاد الأوربي، وبالتالي فهي لا تشكل قيدا إلزاميا على البلدان الموقعة على الاتفاقية المبرمة في نطاق جولة أورجواي.

---

[1] نفس المصدر السابق، ص ١٥٠.

## ٢ – دعم الصادرات الزراعية:-

تخضع الاتفاقية الأنواع الآتية من الدعم المالي المقدم للصادرات الزراعية للتخفيض :-

أ – الدعم الحكومي المباشر المرتبط بالأداء التصديري سواء كان ماليا أو عينيا.

ب – بيع المخزون غير التجاري من المنتجات الزراعية بسعر اقل من السائد في الأسواق المحلية.

ج – المدفوعات الحكومية لمصدري السلع الزراعية.

ء – الدعم المخصص لخفض تكاليف تسويق الصادرات وكذا تكاليف المناولة فضلا عن تكاليف النقل والشحن الدوليين.

هـ رسوم النقل والشحن المحليين على الصادرات الزراعية التي تقدمها الحكومة باسعار تمييزيه.

يسرى خفض الدعم على كل من قيمة الدعم وكمية الصادرات المستفيدة من هذا الدعم وذلك بأن تخفض قيمة الدعم إلى ٦٤٪ من الدعم الإجمالي والى ٧٩٪ من الكميات المستفيدة من الدعم في فترة الأساس السنوات ٨٦ – ٩٠ خلال ست سنوات على التوالي، وتبلغ هاتان النسبتان في الدول النامية ٧٦٪ و٨٦٪ على التوالي. وذلك خلال عشر سنوات. بعبارة أخرى سينخفض الدعم المقدم للصادرات الزراعية في الدول المتقدمة بنسبة ٣٦٪ من قيمة الدعم الإجمالي للصادرات وبنسبة ٢١٪ من كمية الصادرات المستفيدة من الدعم خلال فترة الأساس ٨٦ –٩٠ وذلك خلال ست سنوات، بينما في الدول النامية ينخفض الدعم المقدم للصادرات بنسبة ٢٤٪ من الدعم الإجمالي للصادرات وتنخفض كمية الصادرات المستفيدة من الدعم بنسبة ١٤٪ وذلك على مدار عشر سنوات. أما الدول الأقل نموا فقد استثنيت من هذا الإجراء،كما تقضى الاتفاقية بعدم جواز دعم أي منتجات جديدة لم تكن مدرجة في قائمة الصادرات المدعومة في فترة الأساس(٨٦ – ٩٠).

ومن جهة أخرى تستثنى الدول النامية التي تعتمد على الصادرات الزراعية كمصدر للدخل من تخفيض الدعم المقدم لخفض تكاليف تسويق الصادرات الزراعية وشحنها داخليا أو خارجيا، وكذلك الدعم المقدم لقروض الصادرات الزراعية، وضمانتها وكذا التأمين على تلك الصادرات.

كما يستثنى الدعم المقدم للصادرات الزراعية المخصصة للمعونات الغذائية المصدرة للدول النامية، شريطة عدم الربط بين تقديم هذه المعونات والصادرات التجارية للسلع الزراعية

للدول المتلقية لهذه المعونات. وكذلك أن تكون هذه المعونات الغذائية في إطار الاتفاقية الدولية لمنح المعونات الغذائية لعام ٨٦ وفي ظل منظمة الأغذية والزراعة التابعة للأمم المتحدة (FAO) .

وحيث أن هذه الإجراءات استهدفت تحرير القطاع الزراعي من نحو ثلث الإجـــراءات المكبلة للتجارة الدولية في السلع الزراعية.لذا فقد تم الاتفاق على الدخول في مفاوضات جديـــدة عام ٢٠٠٠ قبل انتهاء فترة تنفيذ الاتفاقية بسنة واحدة لاستمرار عملية الإصلاح والتحريـــر في ضوء الخبرة المكتسبة مع الأخذ في الاعتبار ظروف البلدان النامية.وقد نصت الاتفاقية على تشكيل لجنة للزراعة مهمتها متابعة التقدم في تنفيذ الاتفاقية.

ويتضح مما تقدم أن المفاوضات قد انتهت إلى إزالة القيود الكميـــة علـــى الصـــادرات وتحويلها إلى قيود تعريفية، وهذه هي المرة الأولى التي يتم فيها تحديد مستويات دعم الصـــادرات الزراعية تحديدا كميا وتسجيله في جداول التزامات الأعضاء.

*المحور الثالث :* اتفاقية تطبيق الإجراءات الصحية:-

**Agreement on the Application of Sanitary & Phytosanitary Measures:-**

تعتبر هذه الاتفاقية مكملة لاتفاقية الزراعة لارتباط المنتجـــات الزراعيـــة ـــ خاصـــة الغذائية ـــ منها بصحة الإنسان والحيوان والنبات كما إنها مرتبطة باتفاق القيـــود الفنيـــة علـــى التجارة.وهذه الاتفاقية تقر حق الدول الأعضاء في اتخاذ التدابير الضرورية لحماية صحة الإنســـان والحيوان والنبات مع مراعاة أن تكون هذه التدابير واضحة ومبررة وتطبق بقدر ما يلزم لتحقيـــق الهدف منها،وبشكل لا يؤدى إلى تحولها إلى قيودا مستترة تكبل التجـــارة الدوليـــة في المنتجـــات الزراعية أي انه يجب أن يكون استخدام الاشتراطات الصحية استخداما يحقق ضمان الصحة العامة دون أن يتحول إلى وسيلة للحماية أو للحد من الواردات الزراعية[1].

وتنظم الاتفاقية تقييم المخاطر الصحية وفقا لأسس علمية كما تحدد الأضرار الناجمة عنها من الوجهة الاقتصادية كخسائر الإنتاج والمبيعات في حالة ثبوت ظهور آفة وتكاليف المقاومـــة في البلد المستورد.بالإضافة إلى ذلك تنص الاتفاقية على إجراءات محددة للرقابة والفحص والموافقـات

---

[1] Collins & Bosworth,eds., The New GATT: Implication for the United States, (Washington D.C., Brookings Institute, 1994),P55.

المطلوبة، كما ألزمت كل دولة بنشر القواعد المتعلقة بالإجراءات الصحية التي تحددها وإخطار الدول الأخرى بها وذلك تحقيقا للشفافية.

فضلا عن ما تتضمنه الاتفاقية من تقديم مساعدات فنية في مجال الحماية الصحية للدول النامية وإنشاء لجنة لحماية صحة الإنسان والنبات تكون مهمتها تشجيع المشاورات والمفاوضات بين الدول الأعضاء في هذا المجال ومتابعة تنفيذ الاتفاقية.

كما منحت الاتفاقية الدول النامية فترة سماح من تنفيذ أحكام هذه الاتفاقية لمدة عامين تسرى من تاريخ إنشاء منظمة التجارة العالمية، وتصل هذه الفترة إلى خمس سنوات في حالة الدول الأقل نموا[1].

ومن جانب آخر فان البند الثاني من المادة ٢٧ من اتفاقية الجوانب التجارية المتعلقة بحقوق الملكية الفكرية، أعطت الحق للأطراف المتعاقدة في منح الاستغلال التجاري لبراءات الاختراع (Patents) في بلادهم لحماية صحة وحياة الإنسان والحيوانات والنباتات، أو لتجنب الآثار المدمرة للبيئة.كما أن البند الثالث من ذات المادة قد استثنى النباتات والحيوانات والمعالجات البيولوجية الأساسية لإنتاج النباتات والحيوانات من حقوق البراءات، وتدعو الاتفاقية الدول الأعضاء إلى اتخاذ الإجراءات والتدابير الكفيلة بحماية التنوع النباتي من خلال البراءات أو أي نظام آخر[2].

<u>*المحور الرابع*</u> : تعويض الدول النامية :-

لاشك أن تنفيذ اتفاقية الزراعة بما تضمنته من تخفيض لمستويات الدعم الموجه للمنتجات الزراعية وتحويل القيود الكمية إلى تعريفية سيؤدى إلى زيادة أسعار هذه المنتجات في الأسواق العالمية،مما يشكل عبء إضافي على الدول المتخلفة التي تمثل الواردات الزراعية – خاصة الغذائية منها– نسبة كبيرة من وارداتها.لذا استصدرت تلك الدول قرارا وزاريا بالموافقة على تعويض

---

[1] Compare,Evans & Walsh,Guide to the New GATT,(London:Economist Intelligence Unit,94),P.23.

[2] المنظمة العربية للتنمية الزراعية،دراسة حول الآثار المتوقعة لاتفاقية الجات على الزراعة العربية، مقدمة إلى المجلس الاقتصادي والاجتماعي في الدورة الخامسة والخمسون،ص ٢٠ –٢١.

الدول المضارة من تنفيذ السياسات التي نصت عليها الاتفاقية. كما وافقت أطراف الاتفاقية على وضع آليات ملائمة تتضمن ألا يترتب على تنفيذ هذه السياسات أي آثار سلبية على توافر المعونات الغذائية بمستويات تفي باحتياجات الدول النامية.

ويلاحظ أن هذا القرار الوزاري لم يقدم أي التزام محدد من الدول المتقدمة للحد من الآثار السلبية لاتفاق الزراعة المبرم في إطار جولة أورجواي على الدول المتخلفة. إلا انه يمكن أن يشكل مع المادة العاشرة من اتفاقية الزراعة أساسا ملائما للمفاوضات بين الدول المتلقية للمعونة والدول المانحة لها لتحديد الآليات الملائمة لتقديم التعويضات للدول المتضررة من اتفاقية الزراعة[1].

## الخلاصة:

يعتبر اتفاق تحرير التجارة الدولية فى السلع الزراعية أحد المجالات التي دخلت حظيرة الجات للمرة الأولى،ويتضمن هذا الاتفاق أربعة محاور:

المحور الأول : يتعلق ببروتوكول النفاذ للأسواق عن طريق خفض التعريفات،وذلك بتحويل القيود الكمية المفروضة على الواردات الزراعية إلى قيود تعريفية مكافئة وهو ما يعرف بالتعرفة،وكذا تخفيض متوسط أجمالي التعريفة الجمركية على السلع الزراعية بنسبة ٣٦٪خلال ست سنوات بالنسبة للدول المتقدمة،وبنسبة ٢٤٪خلال عشر سنوات بالنسبة للدول النامية مع استثناء الدول الأقل نموا.

*المحور الثاني:* إزالة التشوهات السعرية ويتم من خلال:

- خفض الدعم المحلى الموجه لمنتجي السلع الزراعية بنسبة ٢٠٪على مدار ست سنوات للدول المتقدمة وبنسبة ١٣,٣٪على مدار عشر سنوات للدول النامية مع إعفاء الدول الأقل نموا.
- خفض دعم الصادرات الزراعية ويشمل الدعم المرتبط بالأداء التصديري،ودعم بيع مخزون المنتجات الزراعية،والدعم المقدم لمصدري السلع الزراعية،وكذا الدعم المخصص لخفض تكاليف التسويق والمناولة والنقل والشحن الداخليين والدوليين.وذلك بنسبة ٣٦٪من قيمته على مدار ست سنوات بالنسبة للدول المتقدمة وبنسبة ٢١٪ خلال عشر سنوات للدول النامية مع إعفاء الدول الأقل نموا.

---

[1] انظر أسامة المجدوب،مرجع سبق ذكره،ص ١٠٤ –١٠٥.

- المحور الثالث: اتفاق تطبيق الإجراءات الصحية:تعطى الدول الأعضاء الحق فى اتخاذ التدابـــير الضرورية لحماية صحة الإنسان والحيوان والنبات.

- *المحور الرابع:* تعويض الدول النامية المضارة من تنفيذ هذه الاتفاقية.

تلك هي ملامح اتفاق تحرير التجارة الدولية فى السلع الزراعية،فحتى تكتمل الصورة فان الأمر يستلزم التعرف على ملامح اتفاق تحرير التجارة الدولية فى السلع المصنعة،وهذا ما يعرضه المبحث التالي.

## المبحث الثاني

## تحرير التجارة الدولية في السلع المصنعة

ركزت اتفاقية الجات عام ١٩٤٧ على تحرير التجارة الدولية في السلع المصنعة باستثناء المنسوجات والملابس،ولم يختلف الأمر في جميع الجولات عن هذا الوضع.وقد تم التوصل – في إطار جولة أورجواي – إلى اتفاق لتحرير المنسوجات والملابس تدريجيا.

توصلت الأطراف المتعاقدة في جولة أورجواي إلى بروتوكول لفتح أسواقها أمام السلع المصنعة. وقد تضمن هذا البروتوكول مجموعة من القواعد المنظمة لتحرير التجارة في السلع المصنعة.ويهدف هذا المبحث إلى بيان الجوانب المختلفة لبروتوكول تحرير السلع المصنعة واتفاق المنسوجات والملابس.

<u>أولا :</u> بروتوكول السلع المصنعة:

وينص البروتوكول على أن الالتزامات المقدمة من الدول الأعضاء والمنضمة تنازلات جمركية متبادلة تعتبر جزءا لا يتجزأ من الاتفاقية العامة ، كما تلتزم الدول الأعضاء بتنفيذ التنازلات المتفق عليها بنسب متساوية على مدار خمس سنوات بدءا من يناير ٩٥.

وقد تنوعت التنازلات المتبادلة في إطار هذا البروتوكول من الإعفاء الكلي من التعريفة الجمركية على بعض السلع إلى الإعفاء الجزئي على البعض الآخر أو وضع حد أقصى لتلك التعريفة، أو الجمع بين الإعفاء الجزئي والحد الأقصى للتعريفة أو حتى تطبيق نظام التعريفة Tariffication .

والحقيقة أن هذه التنازلات قد تمت في الأساس نتيجة اتفاقيات خاصة بين الدول الصناعية المتقدمة، وتستفيد منها الدول المتخلفة أعمالا لمبدأ المعاملة بالمثل.

وقد بلغ متوسط الخفض الإجمالي في التعريفات الجمركية على السلع المصنعة الناتج عن التنازلات المتبادلة المشار إليها نحو ٣٠٪ من التعريفات السائدة قبل جولة أورجواي. وفقا للتفصيل الآتي:

- انخفضت التعريفات الجمركية على واردات الدول الصناعية المتقدمة من السلع الصناعية بنسبة ٣٨٪ في المتوسط على أساس متوسط مرجح بكميات التجارة من المنتجات المختلفة. وبذلك ينخفض متوسط التعريفة[1] الجمركية على السلع المصنعة في تلك الدول من ٦,٣٪ إلى ٣,٩٪ في المتوسط، ويتضمن هذا المتوسط :-

أ - سلع معفاة من التعريفة الجمركية إعفاءا كليا:

رفعت الدول الصناعية نسبة الواردات من السلع المصنعة التي تدخل أسواقها دون تعريفة جمركية من ٢٠٪ إلى ٤٠٪ من إجمالي وارداتها الصناعية، وتتمثل هذه الواردات في :
الأدوية-معدات البناء-المعدات الطبية-الصلب-لب الورق والورق- البيرة المصنعة والمشروبات الروحية-الأثاث-الآلات الزراعية.

وقد قدرت الدراسات الأولية انه نتيجة للإعفاء من التعريفة الجمركية فان واردات الدول الصناعية من السلع المصنعة التي تصدرها الدول المتخلفة ستزيد نسبتها من ٢٢٪ إلى ٤٥٪[2].

ب - سلع معفاة جزئيا :-

خفضت الدول المتقدمة التعريفة الجمركية على ٦٤٪ من إجمالي وارداتها، وقد بلغت نسبة التخفيض ٤٠٪ من التعريفة الجمركية المفروضة على الأسماك والمنسوجات والملابس والجلود والمطاط والأحذية ومعدات النقل، كما بلغت هذه النسبة ٦٠٪ على الأخشاب والمنتجات اليدوية.هذا بالإضافة إلى منح تخفيضات كبيرة على التعريفة الجمركية المفروضة على الإلكترونيات والمعدات العلمية ولعب الأطفال وبعض المنتجات غير الحديدية.

وتجدر الإشارة إلى أن الدول المتخلفة قد خفضت التعريفة الجمركية ٤٦٪ من إجمالي وارداتها من السلع المصنعة .

ج - وضع حد أقصي للتعريفة الجمركية :-

ارتفعت نسبة السلع المصنعة الموضوع لها حد أقصى للتعريفة من ٧٨٪ إلى ٩٩٪ في الدول الصناعية المتقدمة.وفى الدول النامية من ٢١٪ إلى ٧٣٪. وانخفض مقدار الواردات التي

---

[1]UNCTAD, Trade & Development Report, (Newyork; Geneva : UN, 1994), P.139.
[2]Ibid,P .139.

تدخل أسواق الدول الصناعية المتقدمة بتعريفة جمركية تبلغ ١٥٪ فاكثر من ٧٪ إلى ٥٪ من إجمالي الواردات، وبالنسبة للدول النامية من ٩٪ إلى ٥٪.

وبالرغم من التخفيضات الكبيرة في التعريفة الجمركية على عدد كبير من السلع التي تصدرها الدول المتخلفة إلى الدول الصناعية، فان هناك العديد من القيود التي تحول دون دخول صادراتها إلى أسواق الدول الصناعية المتقدمة حيث أن مستوى تحرير التجارة الدولية في السلع المصنعة الناجم عن خفض التعريفة الجمركية لا يتوقف على نسبة التخفيض فحسب، و إنما يتحدد أيضا بالقيمة الأصلية، كما أن التعريفة الجمركية المفروضة على الصادرات الصناعية من الدول المتخلفة تزيد عن ١٠٪، خصوصا السلع التي تتمتع الدول المتخلفة فيها بميزة تنافسية في إنتاجها، كالملابس والمنسوجات والأحذية والجلود والأسماك والصلب والمنتجات الزراعية المصنعة،وتتزايد هذه التعريفة مع زيادة درجة التصنيع [1].هذا فضلا عما ألتزمت به الدول المتخلفة في إطار برامج التثبيت والتكيف الهيكلي يفوق التنازلات التي قدمتها الدول الصناعية المتقدمة في إطار جولة أورجواي.

ومن جهة أخرى فهناك سلع مصنعة مازالت خارج نطاق الجات وهي البترول والبتروكيماويات.فقد استبعدت جولة أورجواي قطاع البترول والبتروكيماويات من المفاوضات، وبالتالي يستمر التعامل مع هذه السلع التي تتمتع الدول العربية بميزة تنافسية في إنتاجها في ظل السياسات الحمائية والأعباء الجمركية التي تفرضها الدول الصناعية المتقدمة،ذلك أن تحرير تجارة هذه السلع معناه تطور وتدعيم اقتصاديات الدول المنتجة لها. وهذا يسير في عكس اتجاه مصالح الدول الصناعية المتقدمة، لذا فقد حالت تلك الدول دون إدراج هذه السلع ضمن الاتفاقية ،ذلك أن هذه السلع لا تنطبق عليها القاعدة الذهبية التي قامت على أساسها جولة أورجواي وهي "أن المصدر يربح دائما" فأسعار النفط في تناقص مستمر منذ عام ١٩٧٣ لتزايد العرض وتناقص الطلب عليه.

---

[1]Stevens C. ,After GATT Uruguay Round; Implications for Developing Countries, IDS Policy Briefing paper, (USA:Institute of Development Studies (IDS),University of Sussex,1994),P.3.

انظر كذلك :

د.إبراهيم العيسوى ، مرجع سبق ذكره، ص ٦٤ –٦٥ .

كما أن البعض يرى انه حتى إذا نجحت الدول العربية في تحرير تجارة البترول والبتروكيمائيات فان الدول الصناعية المتقدمة ستذرع بدعوى الإغراق لفرض تدابير حمائية مستندة إلى قواعد اتفاقية الجات التي تتضمن نصوص مرنة تعطى الحق لأي دولة تتضرر من الإغراق باتخاذ أساليب حمائية[1].

## ثانيا: اتفاقية المنسوجات والملابس : Textile & Clothing Agreement

تحتل المنسوجات والملابس مكانة هامة في الاقتصاد العالمي، حيث أنها تساهم مساهمة كبيرة في مستوى التوظف، وقد بلغت التجارة العالمية في المنسوجات والملابس نحو ١٨٧ مليون دولار عام ١٩٩٢ أي ما يعادل نحو ٧٪ من أجمالي الصادرات السلعية العالمية[2].

كما تمثل صناعة المنسوجات والملابس أهمية خاصة للدول المتخلفة، فهي من الصناعات الملائمة لظروف تلك الدول، وذلك لكونها مكثفة للعمالة، وبالتالي فهي لا تحتاج إلى رؤوس أموال كبيرة، ولا تعتمد على تقنيات إنتاجية معقدة، كما أن مداخلاتها متاحة في تلك الدول بأسعار مناسبة، ومن ثم فأن هذه الصناعة لها القدرة على توليد قيمة مضافة. أي أن تلك الدول تتمتع بميزة نسبية في إنتاجها.

وبالتالي فان هذه البلدان تصدر اكثر من نصف التجارة العالمية للمنسوجات وثلاثة أرباع التجارة العالمية للملابس .كما أن هذه النسب تفوق حصة الدول المتخلفة في مجمل الصادرات الصناعية العالمية والتي تقل عن الخمس، وهذا يؤكد تمتع تلك الدول بميزة نسبية في إنتاج المنسوجات والملابس . كما يتضح من الجدول التالي :-

---

[1] لمزيد من التفاصيل انظر :

منظمة العمل العربية، مكتب العمل العربي، انعكاسات اتفاقية الجات على القطاعات الاقتصادية في الدول العربية،(١٩٩٥)، ص ١٠٥:١١٤ .

[2] GATT, Demand, Production & Trade in Textilles & Clothing , Statistical Report by Secretariat ,(Geneva: GATT,1993),P.20

الجدول رقم ( ١٨ )

قيمة التجارة العالمية في المنسوجات والملابس

| البيان | المنسوجات | الملابس | المجموع |
|---|---|---|---|
| صادرات المنسوجات والملابس (ببليونات الدولارات) | ٨٥,٣ | ١٠١,٦ | ١٨٦,٩ |
| توزيع التجارة العالمية في المنسوجات والملابس بحسب المكان (بالنسبة المئوية) | | | |
| (النسبة المئوية للصادرات العالمية) | | | |
| البلدان الصناعية | ٤٤ | ٢٢ | ٦٦ |
| البلدان النامية | ٥٥ | ٧٤ | ١٢٩ |
| البلدان القائمة بالتحول الاقتصادي | ١ | ٤ | ٥ |
| (النسب المئوية للواردات العالمية) | | | |
| البلدان الصناعية | ٤٢ | ٨٣ | ١٢٥ |
| البلدان النامية | ٥٣ | ١٤ | ٦٧ |
| البلدان القائمة بالتحول الاقتصادي | ٥ | ٣ | ٨ |

**Source : GATT, Demand, Production & Trade in Textilles & Clothing , Op.Cit., P.21.**

بل أن قطاع المنسوجات والملابس يولد جزءا كبيرا من حصيلة الصادرات الإجمالية. حيث بلغت هذه النسبة نحو ٧٠٪ في باكستان وبنجلاديش بل تجاوزها في ما كاو وبلغت ٧٧,٢٪ كما تبلغ نحو نصف حصيلة صادرات موريشيوس، وتمثل زهاء ٤٠٪ في تركيا وتونس، وحوالي ٣٠٪ في كل من الهند والصين وحوالي ربع صادرات كل من هونج كونج والمغرب ونحو خمس صادرات كل من إندونيسيا وكوريا. كما يتضح من الجدول التالي :-

## جدول رقم ( ١٩ )

## صادرات المنسوجات والملابس

(نسبة من أجمالي صادرات كل دولة)

| البيان | المنسوجات | | الملابس | | المنسوجات والملابس | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | ١٩٨٠ | ١٩٩٢ | ١٩٨٠ | ١٩٩٢ | ١٩٨٠ | ١٩٩٢ |
| العالم | ٢,٧ | ٣,٢ | ٢ | ٣,٦ | ٤,٧ | ٦,٨ |
| **البلدان الصناعية** | | | | | | |
| البرتغال | ١٣ | ٧,٩ | ١٣,٦ | ٢٢ | ٢٦,٦ | ٢٩,٩ |
| إيطاليا | ٥,٣ | ٥,٧ | ٥,٩ | ٦,٩ | ١١,٢ | ١٢,٦ |
| النمسا | ٦,١ | ٤,٦ | ٣,٣ | ٢,٩ | ٩,٤ | ٧,٥ |
| بلجيكا – لوكسمبورج | ٥,٥ | ٥,٣ | ١,٥ | ١,٩ | ٧ | ٧,٢ |
| ألمانيا | ٣,٣ | ٣,٢ | ١,٥ | ١,٩ | ٤,٨ | ٥,١ |
| فرنسا | ٣ | ٢,٧ | ٢ | ٢,٢ | ٥ | ٤,٩ |
| سويسرا | ٥,١ | ٣,٥ | ١,٢ | ١ | ٦,٣ | ٤,٥ |
| المملكة المتحدة | ٢,٨ | ٢,٣ | ١,٧ | ١,٩ | ٤,٥ | ٤,٢ |
| هولندا | ٣,١ | ٢,٣ | ١,٢ | ١,٩ | ٤,٣ | ٤ |
| أسبانيا | ٣,٤ | ٢,٥ | ١,٥ | ١,١ | ٤,٩ | ٣,٦ |
| اليابان | ٣,٩ | ٢,١ | ٠,٤ | ٠,٢ | ٤,٣ | ٢,٣ |
| الولايات المتحدة | ١,٧ | ١,٣ | ٠,٦ | ٠,٩ | ٢,٣ | ٢,٢ |
| **الاقتصاديات النامية** | | | | | | |
| ما كاو | ١٩,٢ | ٩,٤ | ٧٨,٤ | ٦٧,٨ | ٩٧,٦ | ٧٧,٢ |
| باكستان | ٣٣,٥ | ٤٩,٥ | ٤,٩ | ١٩,٩ | ٣٧,٤ | ٦٩,٤ |
| بنجلاديش | ٥٢,٢ | ١٥,٤ | ٠,٢ | ٥١,٥ | ٥٢,٤ | ٦٦,٩ |
| موريشيوس | | | ١٧ | ٥١,١ | ١٧ | ٥١,١ |
| تركيا | ١١,٨ | ١١ | ٤,٥ | ٢٨,٥ | ١٦,٣ | ٣٩,٥ |
| تونس | | | ١٥,٤ | ٣٦,٦ | ١٥,٤ | ٣٦,٦ |
| الهند | ١٣,٣ | ١٤,٣ | ٦,٩ | ١٥,٩ | ٢٠,٢ | ٣٠,٢ |
| الصين | ١٤ | ١٠,١ | ٨,٩ | ١٩,٧ | ٢٢,٩ | ٢٩,٨ |
| هونج كونج | ٩ | ٩,٢ | ٢٥,٢ | ١٦,٨ | ٣٤,٢ | ٢٦ |
| المغرب | ٤,٩ | ٤,٤ | ٤,٤ | ٢٠,١ | ٩,٣ | ٢٤,٥ |
| إندونيسيا | ٠,٢ | ٩,٧ | ٠,٤ | ١٠,٨ | ٠,٦ | ٢٠,٥ |
| كوريا | ١٢,٦ | ١٠,٧ | ١٦,٨ | ٨,٨ | ٢٩,٤ | ١٩,٥ |
| تايلاند | ٥,١ | ٣,٨ | ٤,١ | ١١,٧ | ٩,٢ | ١٥,٥ |
| أورجواي | ٤,١ | ٤,٧ | ١١,٤ | ١٠,٤ | ١٥,٥ | ١٥,١ |
| مقاطعة تايوان الصينية | ٩ | ٩,٣ | ١٢,٣ | ٥,١ | ٢١,٣ | ١٤,٤ |
| مصر | ٨,٥ | ١٣ | | | ٨,٥ | ١٣ |
| كولومبيا | ٣,٤ | ٢,٥ | ٣ | ٦,٤ | ٦,٤ | ٨,٩ |
| ماليزيا | ١,٢ | ١,٤ | ١,٢ | ٤,٦ | ٢,٤ | ٦ |
| سنغافورة | ١,٩ | ١,٧ | ٢,٢ | ٢,٩ | ٤,١ | ٤,٦ |
| البرازيل | ٣,٣ | ٢,٨ | ٠,٧ | ١ | ٤ | ٣,٨ |

**Source : Ibid., P.28.**

وبالرغم من أن الاتجاه العام عقب الحرب العالمية الثانية، كان ينحو نحو تخفيف القيـــود المفروضة على التجارة الدولية بصفة عامة، إلا أن التجارة الدولية لصناعة المنسوجات والملابـــس

خضعت لقيود متزايدة ،وذلك على مستوى الدول الصناعية المتقدمة أو حتى في داخل الدول المتخلفة التي أقامت مشروعات تصنيع المنسوجات والملابس على أساس إحلال بدائل الواردات، وبالتالي فرضت قيودا شديدة على وارداتها من هذه المنتجات[1].

بينما عمدت الدول المتقدمة إلى إقصاء هذه التجارة خارج نطاق الجات في الجولات السابقة وتكبيلها بقيود اتفاقية الألياف المتعددة Multi – Fiber Agreement المناهضة لاتفاقية الجات[2].وقد أصرت الدول المتخلفة على إدراج التجارة الدولية للمنسوجات والملابس في جولة أورجواي، كما طالبت بإلغاء اتفاقية الألياف المتعددة أملا في زيادة حصتها من التجارة الدولية لهذه السلعة.ولما كانت اتفاقية الألياف المتعددة تنظم نحو ٨٠٪ من التجارة الدولية للمنسوجات والملابس ، كما إنها امتدت حتى نهاية جولة أورجواي،فسنعرض لها في إيجاز ثم نوضح أهم ملامح اتفاقية المنسوجات والملابس في إطار اتفاقية الجات.

**١ – *اتفاقية الألياف المتعددة* Multi – Fiber Agreement(MFA) :–**

قبل حقبة الستينات فرضت قيودا على التجارة الدولية للمنسوجات والملابس تعرف بالقيود الصلبة وهي عبارة عن حصص وقيود اختيارية قاومت كل محاولات الجات لإزالتها[3].
ومع مطلع الستينات وتحديدا عام ١٩٦١ تقدمت الولايات المتحدة بطلب إلى الجات لإجراء مفاوضات تهدف إلى عقد اتفاق قصير الأجل ينظم التجارة الدولية للمنسوجات ، وقد تم التوصل إلي اتفاق قصير الأجل Short Term Agreement ( STA) وقد حلت محلها اتفاقية طويلة الأجل Long Term Agreement ( LTA) اعتبارا من أكتوبر ٦٢ ،وظلت سارية حتى نهاية ١٩٦٧. ثم جددت الاتفاقية حتى ١٩٧٣ مع زيادة عدد أطرافها،حتى بلغ الأربعين دولة وكانت هذه الاتفاقيات تتعلق بالمنسوجات القطنية فقط وكانت تتم تجارتها الدولية في ظل الاتفاقيات الثنائية

[1] معهد التخطيط القومي، المستجدات العالمية(الجات وأوربا الموحدة) وتأثيرها على تدفقات رؤوس الأموال والعمالة والتجارة السلعية والخدمية،دراسة حالة مصر، سلسلة قضايا التخطيط والتنمية رقم (٩٧)،(القاهرة: معهد التخطيط القومي،١٩٩٥)،ص١٠ .

[2] وهنا ينهض دليلا أخر على أن الدول المتقدمة تعتنق عقيدة المصلحة ولا تتمسك بحرية التجارة ألا عندما يكون تحريرها في مصلحتها.

[3] ناهيد كرماني وروبا شاندا، دورة أورجواي والتجارة الدولية في المنسوجات والملابس، منشور في د.سعيد النجار (محرر)، مرجع سبق ذكره، ص ١٩٧.

Bilateral Agreement بين الدول المصدرة والمستوردة عن طريق نظام الحصص ، حيث تحدد حصة تصدير لكل دولة مصدرة، وحصة استيراد لكل دولة مستوردة. ولا يجوز للدول المصدرة تجاوز الحصص المقررة لكل منها في أسواق الدول المستوردة، وبالرغم من أن هذه الاتفاقية تنظم حصصا مؤكدة لصادرات الدول المتخلفة إلا إنها تمثل قيدا كميا على قدرتها على التوسع في التصدير وبالتالي في التصنيع. وكانت هذه الترتيبات تهدف إلى تلافى حدوث اختلالات سوقية في الدول الصناعية المتقدمة[1].وفى عام ١٩٧٤، عقدت اتفاقية الألياف المتعددة Multi Fiber Agreement (MFA) لتشمل المنتجات الصوفية والألياف الصناعية بعد ازدياد أهميتها خلال فترة الستينات.

وقد حسنت اليابان والدول المتخلفة أوضاعها النسبية في إطار هذه الاتفاقية، حيث نصت الاتفاقية علي حد أدنى لنمو الواردات من الألياف المتعددة قدره ٦٪ سنويا، كما أعطت مرونة اكبر في التفاوض على تحديد الحصص بين الدول، كما منحت الدول الحق في ترحيل الحصص بين السنوات للأمام وللخلف، وكذلك بين الألياف المختلفة، كما أنشأت الاتفاقية جهازا للمتابعة والتحكيم في المنازعات Trade Montoring Body (TMB) .

واستمر العمل بهذه الاتفاقية حتى ١٩٧٧، حيث تم تعديلها بناء على طلب فرنسا وبريطانيا لفرض قيود جديدة كنتيجة للكساد العالمي وزيادة البطالة ،وتم التوصل إلى اتفاقية جديدة عام ١٩٧٨ (MFAII) وقد تمثل الاتفاق في فرض قيود على الحصص بوضع حدود قصوى للواردات من الدول المتخلفة بغض النظر عن الأوضاع في الدول المستوردة ، واستمر العمل بهذه الاتفاقية حتى نهاية ١٩٨١.

وفى عام ١٩٨٢ أبرمت اتفاقية جديدة (MFAIII) وزادت فيها القيود على المصدرين وبصفة خاصة الجدد ومتوسطي الحجم، كما زادت القيود على الصادرات التي تتم خارج نطاق الاتفاقيات الثنائية أي أن هذه الاتفاقيات كانت موجهة ضد الدول المتخلفة.واستمر العمل بهذه الاتفاقية حتى ١٩٨٦.

---

[1] المرجع سالف الذكر مباشرة،ص ١٩٧.

وللوقوف علي مزيد من التفاصيل عن الأتفاق طويل الأجل أنظر :

Matthews A., "EC Trade Policy & The Third world An Irish Prospective" (Ireland , Gills Macmillon LTD. 1991),

وقد جاءت الاتفاقية الرابعة (MFA) لتحل محل سابقتها وظلت سارية حتى بدء سريان اتفاقية الجات في بداية عام ١٩٩٥.وقد تم توسيع نطاقها لتشمل كافة الألياف (حرير – كتان – الجوت – الملابس) وذلك للحيلولة دون نمو الواردات من المنسوجات والملابس .

جدول رقم ( ٢٠ )

الاتفاقيات المنظمة للتجارة الدولية فى المنسوجات والملابس

| الفترة | الاتفاق | النتيجة |
|---|---|---|
| ١٩٥٧-١٩٦٢ | تقيد طوعي على صادرات اليابان إلى الولايات المتحدة | تصدير مقيد للأقطان والمنسوجات والملبوسات |
| ١٩٦١ | اتفاق قصير الأجل (١٩ بلدا) | يسمح للبلد المستورد بالقيام من جانب واحد بفرض حصة أن لم يقدم بلد المصدر اقتراحا مقبولا لتقيد طوعي على الصادرات |
| ١٩٦٢-١٩٧٣ | اتفاق قصير الأجل (١٩ بلدا) | تجديد الاتفاق طويل الأجل مع فرض قيود على المنسوجات القطنية بشرط ألا يقل معدل نمو صادرات البلد المصدر إلى البلد المستورد سنويا عن ٥٪ |
| ١٩٧١ | اليابان وهونج كونج وتايلاند وكوريا الجنوبية، يقيدون طوعا صادراتهم للولايات المتحدة | تؤدى قيود الاتفاق الطويل الأجل بالإضافة إلى القيود الطوعية على التصدير من جانب كل بلد مصدر إلى تقييد واردات الولايات المتحدة من عدد من البلاد يبلغ ٣٧ بلدا |
| ١٩٧٤-١٩٧٧ | ترتيب بمقتضى الاتفاقية الدولية لتجارة المنسوجات(أول) | اتفاقيات ثنائية،وخضوع مزيد من المنسوجات للقيود،والسماح بمعدل سنوي لنمو الصادرات بنسبة٦٪. |
| ١٩٧٨-١٩٨٦ | ترتيب بمقتضى الاتفاقية الدولية لتجارة المنسوجات(ثاني) | مزيد من القيود،ودخول البلاد الأوربية في الاتفاق |
| ١٩٨٢-١٩٨٦ | ترتيب بمقتضى الاتفاقية الدولية لتجارة المنسوجات(ثالث) | قيود جديدة مع السماح بفرض حصص من جانب واحد سمح بها في بعض الحالات |
| ١٩٨٦-١٩٩١ | ترتيب بمقتضى الاتفاقية الدولية لتجارة المنسوجات(رابع) | وسع نطاق الاتفاق ليشمل توليفات الحرير والألياف النباتية. |

المصدر: من أعداد الباحث.

وتجدر الإشارة أن هذه الاتفاقيات كانت تتم بالمخالفة لمبادئ و أحكام اتفاقية الجات بالرغم من إنها تنعقد برعايتها. وذلك لكون هذه الاتفاقيات تقوم على التمييز من جهة، كما أن التعريفات الجمركية المفروضة عليها تزيد عن تلك المفروضة على أي سلعة صناعية أخرى[1].

كما أنها تجافي قواعد الجات من حيث استخدامها للقيود الكمية، بل أن مجرد وجودها يزعزع الثقة في مصداقية الجات، ويذكر بعجزها عن فرض الانضباط على الدول التجارية الرئيسية في العالم[2].كما نعود إلى التأكيد على أن الدول الصناعية المتقدمة تسعى بدأب من اجل فرض مزيد من القيود في كل اتفاقية لحماية مصالحها غير عابئة بمطالب الدول المتخلفة لها بتحرير التجارة الدولية للمنسوجات والملابس.

أما عن آثار هذه الاتفاقية على الدول المتخلفة المصدرة، نجد أن هذه الاتفاقيات أعاقت نمو صادرات المنسوجات والملابس ،وبالتالي انخفاض حصيلة الصادرات المحتملة، كما أن هذه الاتفاقيات تعتبر حجر عثرة في سبيل البلدان التي حققت تقدما في إنتاجها من المنسوجات والملابس. حيث أن جمود نظام الحصص قد مكن البلاد التي تراجعت قدرتها التنافسية (هونج كونج وكوريا) من الاحتفاظ بحصصهم في الأسواق الدولية، في الوقت الذي تحرم فيه الدول التي زادت قدرتها التنافسية من زيادة حصصها[3].

## ٢ – *ملامح اتفاقية المنسوجات والملابس في إطار جولة أورجواي:*

منذ البدايات الأولى لجولة أورجواي تحاول الدول المصدرة للمنسوجات أن تجد سبيلا لإدماج قطاع المنسوجات والملابس،في إطار اتفاقية الجات بعد فشلها فى ذلك إبان جولة طوكيو، وقد ظهر ذلك بوضوح في الاجتماعات الوزارية المبكرة في بونتا دل إستا المنعقدة عام ١٩٨٦، وقد اتفق في أبريل ١٩٨٩ على أن تبدأ عمليات دمج التجارة الدولية في المنسوجات والملابس عقب الانتهاء من مفاوضات جولة أورجواي وذلك بطريقة متدرجة.

---

[1] E.Grilli,E Sasson, OP.Cit.,P.138.

[2] ناهيد كرماني وروبا شاندا،مرجع سبق ذكره ، ص ١٩٩.

[3] المرجع سالف الذكر مباشرة، ص ٢٠٠ –٢٠١.

وبالفعل ومع انتهاء مفاوضات جولة أورجواي، اتفق على دمج قطاع المنسوجات والملابس في نطاق اتفاقية الجات تدريجيا على مدار عشر سنوات تبدأ من أول عام ١٩٩٥، يتم خلالها إلغاء اتفاقية الألياف المتعددة.

وقد اختيرت السنوات العشر كحل توفيقي بين مطالبة الهند بأن يتم الدمج خلال خمس سنوات، ومطلب الولايات المتحدة في أن يكون الدمج خلال خمسة عسرة سنة. والحقيقة أن الموافقة على إدراج اتفاقية المنسوجات والملابس في إطار الجات جاءت كحل توفيقي لكي تمرر الدول المتقدمة إدراج تجارة الخدمات وحقوق الملكية الفكرية.

وعموما سيتم تحرير التجارة الدولية للمنسوجات والملابس بطريقتين متوازيتين :-

***الطريقة الأولى :*** إلغاء إجراءات تقييد الواردات:

وستلغى كافة القيود المفروضة على واردات المنسوجات والملابس تدريجيا خلال عشر سنوات وذلك على أربعة مراحل :

***المرحلة الأولى :***

تبدأ فور سريان الاتفاقية في أول يناير ١٩٩٥ ومدتها ثلاث سنوات تنتهي في أول يناير ١٩٩٨، وتقوم كل دولة خلال هذه الفترة بإلغاء نسبة لا تقل عن ١٦٪ من القيود المفروضة على وارداتها من المنسوجات والملابس في عام ١٩٩٠.أي إدماجها في نطاق الجات وعلى أن يتم اختيارها من قائمة متفق عليها بحيث تمثل كافة أنواع المنسوجات خيوط ممشطة ومغزولة وأقمشة.

***المرحلة الثانية :***

مدتها أربعة سنوات تبدأ من أول يناير ١٩٩٨، يتم خلالها إلغاء نسبة لا تقل عن ١٧٪ من القيود التي تفرضها كل دولة على وارداتها من المنسوجات والملابس .

***المرحلة الثالثة :***

تبدأ من أول يناير عام ٢٠٠٢ وتنتهي أول يناير عام ٢٠٠٥ وتلتزم فيها كل دولة بإزالة نسبة لا تقل عن ١٨٪ .

*المرحلة الرابعة*

وبانتهاء المرحلة الثالثة بعد مرور عشر سنوات،يكون قد تم إلغاء نحو ٥٠٪ من القيود التي كانت مفروضة على واردات المنسوجات والملابس عام ١٩٩٠ ،وفي هذه المرحلة يتم إلغاء نسبة ٤٩٪ من القيود الباقية دفعة واحدة في بداية عام ٢٠٠٥، وإخضاعه بالكامل لاتفاقية الجات،إلا إذا اتفق على إجراء مفاوضات أخرى قبل حلول هذا التاريخ بشأن تحرير النسبة الباقية في ضوء تطورات السوق العالمية لتجارة المنسوجات والملابس.

يقضي الاتفاق الختامي بان يدرج المستوردون منتجا واحدا على الأقل من شرائط أليلف – الخيوط المغزولة والقماش والمنسوجات الجاهزة والملابس في كل مرحلة، إلا أن الاتفاق لا يحدد الكمية الواجب تحريرها في كل مجموعة من المجموعات الأربع في كل مرحلة، وهذا يتيح للدول الصناعية المتقدمة سلطة تقديرية لتنظيم تحرير حصصها.

*الطريقة الثانية :*

زيادة معدلات نمو الواردات (الحصص) المقررة في اتفاقية الألياف المتعددة ) (Quota Escalation) وهي تنفذ جنبا إلى جنب مع الطريقة الأولى وفقا لذات مراحلها حيث سيسمح بزيادة معدلات نمو واردات الدول المستوردة من المنسوجات والملابس في نفس المراحل المتفق عليها لتحقيق دمج المنسوجات والملابس في إطار اتفاقية الجات وفقا للآتي:

- *المرحلة الأولى* *بنسبة ١٦٪.*
- المرحلة الثانية بنسبة ٢٥٪.
- المرحلة الثالثة بنسبة ٢٧٪.

وبذلك تزيد الحصص إلى أن تصبح حصصا لانهائية وتزول تماما كافة القيود التي تكبل التجارة الدولية للمنسوجات والملابس.

ويلخص الجدول الآتي الخطوات التي رسمتها الاتفاقية لتحرير التجارة الدولية في المنسوجات والملابس.

جدول رقم ( ٢١ )

خطة الدمج الخاصة بالمنسوجات والملابس

| البيان | الدمج ( الأساس: حجم استيراد المنتجات كما ورد في مرفق الاتفاق) | | معدل نمو الحصص المتبقية ( الأساس: معدلات نمو الحصص المتفق عليها سابقا بموجب اتفاقيات الألياف المتعددة) |
|---|---|---|---|
| المرحلة الأولى ( ابناير ١٩٩٥) | ١٦٪ | | أعلى بنسبة ١٦٪ من المعدل الأصلي (مثلا من ٣٪ إلى ٣,٤٨٪) |
| المرحلة الثانية ( ا يناير ١٩٩٨) | نسبة إضافية قدرها ١٧٪ | (المجموع ٣٣٪) | زيادة بنسبة ٢٥٪ من المعدل الأصلي (مثلا من ٣,٤٨٪ إلى ٤,٣٥٪) |
| المرحلة الثالثة ( ابناير ٢٠٠٢) | نسبة إضافية قدرها ١٨٪ | (المجموع ٥١٪) | زيادة بنسبة ٢٧٪ من المعدل الأصلي (مثلا من ٤,٣٥٪ إلى ٥,٢٥٪) |
| نهاية الفترة الانتقالية الممتدة لعشر سنوات(يناير ٢٠٠٥) | نسبة ٤٩٪ المتبقية | (المجموع ١٠٠٪) | |

Source : Francois (etal), " ASSessing the Uruguay Round" Presented at a World Bank Conference, the Uruguay Round & the Developing Economics, January 26 – 27 ,1995,P.7.

كما تنص الاتفاقية على تخفيض التعريفات الجمركية التي تفرضها الدول الصناعية المتقدمة بمتوسط قدره ٢٢٪[1].وتنشأ الاتفاقية آلية للوقاية في حالة الزيادة المفاجئة في واردات المنتجات التي لم تدرج بعد في الجات أو المنتجات التي لا تقيدها حاليا اتفاقيات الألياف المتعددة.والواقع أن هذا النص يمكن أن يساء استخدامه بما يعطل التحرير واستبقاء القيود المفروضة على صادرات الدول المتخلفة.أما القيود الأخرى المفروضة على التجارة الدولية للمنسوجات والملابس والمتعارضة مع أحكام اتفاقية الجات ١٩٩٤، وغير المنصوص عليها في اتفاقية الألياف المتعددة. فقد نصت الاتفاقية على إخضاعها لقواعد اتفاقية الجات خلال عام من قيام منظمة التجارة العالمية، وتقديم برنامج إلى هيئة مراقبة المنسوجات يبين الإلغاء التدريجي لها خلال عشر سنوات.ويلاحظ أن اتفاقية المنسوجات والملابس في إطار الجات قد منحت الدول الأقل نموا

[1]GATT, Report on Market Access Results from Uruguay Round Multilateral Trade Negotiations ( Geneva : GATT, 1994),P.25.

المصدرة لتلك السلع معاملة تفضيلية من جانب الدول المستوردة وعلى أن تتم هذه المعاملة باتفاق بين الدول المستوردة والمصدرة.

## الخـــلاصة:

يتضمن بروتوكول السلع المصنعة تنازلات جمركية متبادلة يتم تنفيذها على مدار خمس سنوات بدءا من يناير ٩٥،وقد بلغ متوسط تلك التنازلات الجمركية ٣٠٪من التعريفات السائدة قبل جولة أورجواي،أي أن متوسط التعريفة الجمركية على السلع المصنعة انخفض فى الدول الصناعية المتقدمة من ٦,٣٪إلى ٣,٩٪فى المتوسط، وهذا المتوسط يتضمن:

سلع معفاة كليا: وتتمثل فى واردات:الأدوية،معدات البناء والمعدات الطبية والصلب ولب الورق والورق، البيرة والمشروبات الروحية، الأثاث والآلات الزراعية.

سلع معفاة جزئيا:

وتتضمن خفض التعريفة على الأخشاب والمنتجات اليدوية بنسبة ٦٠٪،وعلى الأسماك والجلود والمطاط والأحذية ومعدات النقل بنسبة ٤٠٪.

وضع حد أقصى للتعريفة الجمركية:

بلغت نسبة السلع المصنعة الموضوع لها حد أقصى للتعريفة نحو ٩٩٪ – فى الدول المتقدمة،ونحو ٧٣٪فى الدول النامية.

وبالرغم من هذه التخفيضات فمازال هناك العديد من القيود المفروضة على صادرات الدول المتخلفة للدول الصناعية،كما أن العبرة ليست بنسبة التخفيض،وإنما بقيمته الأصلية،بالإضافة إلى ارتفاع التعريفة الجمركية على السلع الصناعية التي تتميز فيها الدول المتخلفة بميزة نسبية،وتزايد تلك التعريفات مع تزايد نسبة التصنيع،كما أن الالتزامات المفروضة على تلك الدول فى إطار برنامجي التثبيت والتكيف الهيكلي تفوق التنازلات المقدمة من الدول المتقدمة.

- اتفاق المنسوجات والملابس:

تمثل هذه الصناعة أهمية خاصة للدول المتخلفة لملاءمتها لظروف تلك الدول وقد خضعت التجارة الدولية للمنسوجات والملابس لقيود متزايدة،وعملت الدول المتقدمة على إقصائها خارج نطاق الجات فى الجولات السابقة،كان اتفاق الألياف المتعددة ينظم التجارة الدولية للمنسوجات والملابس.وقد طالبت الدول المتخلفة بإلغاء هذا الاتفاق،وأدراج تحرير التجارة الدولية فى

المنسوجات والملابس في إطار جولة أورجواي،وقد قبلت الدول المتقدمة ذلك كحل توفيقي يسمح بتمرير اتفاق تحرير تجارة الخدمات.

- ويقضى الاتفاق بتحرير التجارة الدولية فى المنسوجات والملابس بطريقتين متوازيتين:
- الأولى : إلغاء كافة القيود المفروضة على الواردات على أربع مراحل خلال عشر سنوات.
- الثانية :زيادة الحصص المقررة فى اتفاق الألياف المتعددة خلال نفس الفـــترة بحيـــث تصبـــح الحصص لانهائية.

وبعد استعراض اتفاق تحرير التجارة الدولية فى المنتجات الزراعية والصناعية فان الأمــــر يتطلب بيان الإجراءات المنظمة والمكملة للتجارة فى السلع،وهذا هو موضوع المبحث التالي.

# المبحث الثالث

# الإجراءات الخاصة بالتجارة الدولية فى السلع

عرضنا فى المبحثين السابقين اتفاق تحرير التجارة الدولية فى السلع الزراعية والصناعية.إلا أن جولة أورجواي عرضت للإجراءات المتعلقة بالتجارة الدولية فى السلع.وفرقت بين الإجراءات المنظمة والمصاحبة والمكملة لتلك التجارة.

ويهدف هذا المبحث إلى التعرف على الإجراءات المنظمة والمصاحبة والمكملة للتجارة الدولية فى السلع.

## أولا :الإجراءات المنظمة للتجارة في السلع:

تتكون الإجراءات المنظمة للتجارة في السلع في إطار جولة أورجواي مما يلي:

### ١ – اتفاق الوقاية Safeguard Agreement :

كفلت الاتفاقية لأي عضو يتزايد حجم وارداته من منتج معين– سواء بشكل مطلق أو منسوبا إلى الإنتاج المحلي– على نحو يحقق أضرار جسيمة ( فعلية أو محتملة) بالصناعة الوطنية، اتخاذ إجراءات وقائية تتمثل في فرض قيود كمية على الواردات لحماية هذه الصناعة،بصورة غير تمييزيه، أي لا توجه إلى دولة أو دول معينة تصدر هذا المنتج،وفى هذا ما يميزها عن الإجراءات الوقائية من الإغراق والدعم التي توجه إلى الواردات من الدولة أو الدول التي تدعم صادراتها، أو تمارس الإغراق. كما أن هناك اختلاف يتمثل في جواز فرض القيود الكمية ، في حالة إجراءات الوقاية دون غيرها،وقد وضعت الاتفاقية معايير لتحديد درجة الخطورة التي تتطلب فرض قيود كمية على الواردات، كما اشترطت انه إذا تم اللجوء إلى هذه القيود،يجب ألا يتعدى أثرها تخفيض الواردات إلى اقل من المتوسط السنوي في الثلاثة أعوام الأخيرة المتاح إحصاءاتها ويجوز السماح بزيادة آثارها إلى مستوى اقل من المتوسط المشار إليه، في حالة تقديم المبررات التي توضح أن هذا المستوى من التخفيض تمليه الضرورة، حتى يمكن منع أو معالجة ضررا جسيما.

كما قضت الاتفاقية بإنشاء لجنة خاصة بهذا الموضوع في منظمة التجارة العالمية، تكـــون عضويتها مفتوحة لمن يرغب من الأعضاء،وحددت الضوابط التفصيلية لتطبيق إجراءات الوقايـــة، والتي تتلخص في أن يتقدم العضو المتضرر بمذكرة بكافة الأوراق التي تثبت الضــــرر تعـــرض في جلسات للمرافعة، ويتم التوصل في نهاية الجلسات إلى وجوب اتخاذ إجراء وقائي من عدمـــه،وفي حالة الظروف العاجلة يتم اتخاذ إجراء وقائي يحدد مقدار الضرر بصفة مبدئية ولفترة لا تزيد عـــن مائتي يوم.على أن يأخذ في الإجراء الوقائي في هذه الحالة شكل زيادة في التعريفة،فإذا تعذر إثبـات الضرر بالصناعة المحلية ترد هذه الزيادة في التعريفة إلى دافعها.

على إن تطبيق إجراءات الوقاية على نحو غير تمييزي قد يحيق الضرر ببعض المصدرين، لذا فقد نص الاتفاق على ضرورة التفاهم بين العضو المصدر والعضو المستورد بحيث يعوض المصدرين عن الآثار السلبية الناجمة من تطبيق إجراءات الوقاية.

وإذا لم يتم الاتفاق في خلال ثلاثين يوما من المفاوضات، فان الاتفاقية تعطى المصدريـــن الحق في وقف التزاماتهم تجاه العضو، بما يعادل حجم الضرر المترتب على تطبيق إجراءات الوقايـة، شريطة أن يكون استمر في تطبيق الإجراءات لمدة ثلاث سنوات متتالية.

وفقا للمادة (١٩) من الاتفاقية فان الفترة الزمنية لتطبيق إجراءات الوقاية يجب إلا تزيـد عن أربع سنوات ويجوز مدها بحد أقصى أربع سنوات أخرى في حالة الضرورة القصوى،مع جـواز تطبيق إجراء وقائي على منتج سبق إخضاعه لمثل هذا الإجراء لمدة تعادل الإجراء السابق. كمـــا يجب عدم فرض إجراءات وقائية أخرى قبل عامين على الأقل، إلا إذا كان الإجراء السابق طبـــق لمدة ١٨٠ يوما فاقل على واردات المنتج،شريطة مرور سنة على اتخاذ الإجراء الوقائي السابق.

كما يجب إلا يكون قد طبق على نفس المنتج اكثر من مرتين خلال الخمـــس ســـنوات السابقة على تاريخ اتخاذ الإجراء.وبصفة عامة فان أي إجراء وقائي يطبق لمدة تزيد عن عام يجـــب التخلص منه تدريجيا.

وقد أولت هذه الاتفاقية رعاية خاصة للدول النامية متمثلة في عدم إجازتها تطبيق الحماية على منتج من منتجات تلك الدول، إذا كان إجمالي حصتها من الواردات لا يجاوز ٣٪من واردات هذا المنتج،أو كان إجمالي حصة الدول النامية لا يجاوز ٩٪. كما أعطت تلك الدول الحق في مـــد فترة تطبيق الإجراءات الوقائية حتى عشر سنوات، بدلا من ثمان سنوات للدول المتقدمـــة.كمـــا

سمحت لها باتخاذ إعادة تطبيق إجراءات الوقاية على منتج خضع لهذه الإجراءات بعد انقضاء نصف مدة التطبيق في المرة السابقة على إلا تقل فترة عدم التطبيق عن سنتين.

وبالرغم من هذه المعاملة التي حظيت بها تلك الدول ،إلا أن الاتفاقية تجاهلت مصالحها فيما يتعلق بالصادرات التي تمثل أهمية محورية لها مثل المنسوجات والمنتجات الزراعية،حيث ظلت هذه النوعية من الصادرات خارج إطار الاتفاقية.ومن جهة أخرى،فانه في تلك الاتفاقية مواد من الممكن أن يساء استعمالها وتتحول من استثناءات إلى قواعد[1].

## ٢ – اتفاقية مكافحة الإغراق *Anti Dumping Agreement* :

يعرف الإغراق بأنه الحالة التي يكون فيها سعر تصدير السلعة اقل من سعر بيعها في سوق الدولة المنتجة أو المستوردة أو بأقل من تكاليف إنتاجها، بما يؤدى إلى أضرار جسيمة بالصناعة الوطنية القائمة بالدولة المستوردة، أو يحول دون إقامة صناعة معينة بها.

وبمقتضى الاتفاقية شكلت لجنة بمنظمة التجارة العالمية تهتم بإجراءات مقاومة الإغراق تتكون من ممثلين لكافة الدول الأعضاء.

ووفقا لنصوص الاتفاقية ،فان الدول المتضررة من حدوث إغراق من قبل دولة أو دول أخرى،عليها تقديم الدليل على ذلك،مع إثبات أن هذا الإغراق يلحق الضرر بصناعاتها الوطنية،ويتم التحقيق من قبل منظمة التجارة العالمية على إلا يزيد فترتها عن عام،يلتزم أطراف النزاع بتقديم أدلة الإثبات أو النفي خلال مرحلة التحقيق، وفى حالة إقرار اللجنة تعرض الدولة للإغراق،يتم اتخاذ الإجراءات اللازمة لوقف الأضرار المترتبة على الإغراق،وذلك من خلال فرض تعريفة جمركية تلغى اثر انخفاض السعر وعلى أن يطبق ذلك دون تمييز.

كما وضعت الاتفاقية هامشا للإغراق قدر بـ٢٪ أو اكثر من سعر التصدير،وان تكون الكمية المستوردة من دولة معينة ٣٪أو اكثر من أجمالي الواردات.ويجوز للعضو المتضرر من الإغراق اتخاذ إجراءات مؤقتة لوقف الأضرار المترتبة عليه بعد انقضاء ستين يوما من بدء

[1] د.إبراهيم العيسوى، مرجع سبق ذكره،ص ٦٦.

التحقيق،وبحيث لا تتجاوز مدهما ستة شهور كما تقضى الاتفاقية بأنه يجب وقف إجراءات مكافحة الإغراق بعد مرور خمس سنوات على فرضها[1].

ولاشك أن قدرة البلدان المتخلفة على تطبيق إجراءات مكافحة الإغراق محدودة،بالنظر إلى ما يتطلبه إثبات الإغراق والأضرار المترتبة عليه من توافر إمكانيات مادية و فنية.كما أن الواقع الفعلي وما جرت عليه الممارسات الفعلية للدول المتقدمة ،اثبت أنها تستخدم نصوص مكافحة الإغراق لأغراض حمائية، ونسوق في هذا المقام موضوع صفقة القمصان المصرية للولايات المتحدة الأمريكية التي طبقت ضدها إجراءات مكافحة الإغراق[2].

## ٣ – الدعم والرسوم التعويضية : Subsidies & Countervailing Duties :

يعرف الدعم في إطار الاتفاقية بأنه "مساهمة مالية من الحكومة أو هيئة عامة لمنشأة أو منشآت اقتصادية ، وقد تكون بالمنح أو العطاء،أو بالتخلي عن الاقتضاء".

وقد ميزت الاتفاقية بين ثلاثة أنواع من الدعم وفقا لدرجة مشروعيتها وطرق مواجهتها:

أ – دعم محظور Prohibited Subsidies وهو يشمل الدعم المتعلق بالإنجازات في مجال التصدير،أو دعم المنتجات المحلية لإعطائها ميزة سعريه على بديلاتها المستوردة.أو الدعم الموجه إلى سلعة،صناعة،قطاع معين. وفى حالة التضرر من هذا النوع من الدعم،وتبين لمنظمة التجارة العالمية أن هذا الدعم قائم عليها التوصية سرعة إلغاؤه، فى حالة عدم الاستجابة لذلك يصرح للعضو المتضرر باتخاذ إجراءات مضادة لهذا الدعم.

ب – دعم مسموح به Non Actionable Subsides :

وهو لا يستوجب اتخاذ أية إجراءات، أو إقامة دعوى ضده إذا لم يؤدى إلى إلحاق الضرر بمصالح الدول الأعضاء بمنظمة التجارة العالمية. ويتمثل في الدعم العام،إي غير المخصص لسلعة أو

---

[1] منظمة العمل العربية، انعكاسات اتفاقية الجات على القطاعات الاقتصادية في الدول العربية،مرجع سبق ذكره، ص ٧١ – ٧٤.

[2] لمزيد من التفاصيل حول هذا الموضوع انظر: زينب إبراهيم،أمريكا تعاقب القمصان المصرية، الأهرام الاقتصادي،٩٤/٣/٢١،ص ٣٠ – ٣١.

صناعة معينة، والدعم المقدم للأبحاث الصناعية بما لا يجاوز ٧٥٪من تكاليفها و ٥٠٪من تكلفة التطوير ويدخل في نطاق الدعم المسموح الدعم المقدم للمناطق ذات الدخل المنخفض بشرط ألا يتجاوز متوسط الدخل في هذا الإقليم ٨٥٪ من متوسط الدخل في تلك الدولة،وان يكون معدل البطالة بها أعلى من معدلها على المستوى القومي بنسبة ١٠٪على الأقل. بالإضافة إلى الدعم الممنوح للمشروعات لتمكينها من تكيف تجهيزاتها مع المتطلبات البيئية التي يفرضها القانون،وبما لا يجاوز ٢٠٪من تكاليف التعديل،وان تكون متاحة لكافة المشروعات التي تحتاج إليها وبشرط على ألا يترتب عليها تحقيق وفورات في تكاليف التصنيع[١].

ج – دعم يستوجب إقامة الدعوى Actionable Subsidies :

وهو الدعم الذي يترتب عليه الإضرار بالصناعة المحلية للعضو آخر من خلال إبطال مفعول المزايا المباشرة أو غير المباشرة للتنازلات المتبادلة المقدمة في إطار الاتفاقية. ويعتبر الدعم خطيرا إذا كان إجمالي قيمة الدعم لأحد المنتجات يتجاوز ٥٪ من قيمة المنتج،أو الدعم الذي يخصص لتغطية خسائر التشغيل،أو الدعم المتمثل في صورة إعفاء المشروع من ديون مستحقة عليه.

وفى حالة إثبات قيام عضو بتقديم دعما ضارا.ويترتب عليه إلغاء بعض المكاسب المترتبة على تحرير التجارة الدولية في إطار اتفاقية الجات،أو الحد من صادرات الأعضاء أو تخفيض كبير في الأسعار،فان ذلك يجيز للعضو المتضرر فرض الرسوم التعويضية التي ترفع سعر السلعة إلى المستوى السائد وبما لا يمحو الأثر المترتب على الدعم.

وفى جميع الأحوال يجب إلغاء هذه الرسوم خلال خمس سنوات من فرضها، ويجوز مدها إذا اثبت التحقيق أن إلغاء الرسوم سيؤدى إلى استمرار الضرر.

وبموجب هذه الاتفاقية تنشأ لجنة للدعم في إطار منظمة التجارة العالمية تتكون من ممثلين لكل الأعضاء.كما يتبع هذه اللجنة فريقا دائما للخبراء يتكون من خمسة خبراء في مجال الدعم والعلاقات التجارية الدولية.

---

[١] أسامة المجدوب،مرجع سبق ذكره،ص١٨٤–١٨٥.

وقد استثنى الاتفاق الدول النامية من تطبيق بعض القواعد المتعلقة بالدعم،اعترافا بأهميته في مرحلة التنمية الاقتصادية،وذلك على النحو الآتي:

*أ – دعم الصادرات:*

إعفاء الدول الأقل نموا (LDCs) وفقا للتصنيف الذي وضعته الأمم المتحدة من الحظر المفروض على دعم الصادرات، وكذلك الدول النامية التي يقل فيها متوسط دخل الفرد عن ألف دولار أمريكي سنويا،وهي دول محددة في الملحق رقم(٥) من اتفاقية الدعم وتشمل،بوليفيا- واندونيسيا وباكستان والدومينيكان وزيمبابوي وسرى‌لانكا والسنغال وغانا وجواتيمالا وجيانا والفلبين والكاميرون وكوت ديفوار والكونغو وكينيا والمغرب ونيجيريا ونيكارجوا والهند ومصر- أما باقي الدول النامية فيتم إعفاؤها من الحظر المفروض على دعم الصادرات لمدة ثمان سنوات من تاريخ نفاذ اتفاقية منظمة التجارة العالمية، وقد حظيت الدول التي تمر بمرحلة التحول من التخطيط المركزي إلى اقتصاد السوق بنفس الإعفاء ولكن لمدة سبع سنوات فقط.

وقد أجازت الاتفاقية للدول النامية ودول التحول مد هذه الفترة بشرط قبول طلبها بمدها، أما في حالة رفضه فانه يتعين إلغاء دعم الصادرات خلال عامين من نهاية فترة استثناؤه من الحظر.

ويتعين على الدول النامية والدول التي تمر بمرحلة التحول، محاولة إلغاء الدعم في اقصر فترة ممكنة،وينطبق نفس الوضع على الدول التي يقل فيها متوسط دخل الفرد عن ألف دولار أمريكي في السنة حال بلوغ دخل الفرد فيها هذا المستوى.

أما في حالة اكتساب الدولة النامية لقدرة تنافسية في منتج معين[1]،يتم إلغاء دعم صادرات هذا المنتج خلال عامين من بلوغ القدرة التنافسية، تمتد إلى ثمان سنوات في حالة الدول النامية ذات الدخل المنخفض[2].

---

[1] تقاس بوصول الدول النامية فى التجارة الدولية لهذا المنتج إلى ٣,٢٥٪ لعامين متتالين.

[2] GATT,The Results of The Uruguay Round of Multilateral Trade Negotiations: the legal texts, Op.Cit., P,314.

### ب – الدعم المرتبط بتنفيذ برامج الخوصصة:

يستثنى من الحظر،الدعم الذي تقدمه الدول النامية في شكل إعفاء الوحدات الاقتصادية من ديونها،أو تحمل الدولة للتكاليف الاجتماعية لبعض المشروعات،وذلك في إطار تطبيق برامج الخوصصة.

### ج – الدعم الممكن التجاوز عنه:

يمكن للدول النامية تقديم الدعم دون أن يفرض على صادراتها رسوم مساوية،وذلك إذا لم يتعد أجمالي الدعم الذي تقدمه ٢٪ من إجمالي قيمة المنتج، أو إذا كان حجم الواردات المدعومة لا يتجاوز ٤٪ من إجمالي واردات المنتج المماثل في الدولة المستوردة.كما يجب ألا تتجاوز الواردات الإجمالية من الدول النامية من هذا المنتج ٩٪ من إجمالي واردات المنتج.

وتجدر الإشارة إلى أن اتفاقية الدعم، لا تنصرف إلي الدعم الموجه للسلع الزراعية،كما أن هذه الاتفاقية تفتح الأبواب للدول المتقدمة لاتباع أساليب حمائية.

## ثانيا : الإجراءات المصاحبة للتجارة الدولية في السلع:

*وتتضمن تلك الإجراءات ما يلي:*

### ١ – اتفاقية القيود الفنية للتجارة: Technical Barriers to Trade (TBT)

تعتبر المعايير الفنية للسلع ومواصفاتها القياسية أحد القيود غير الجمركية المفروضة على التجارة الدولية،وقد استخدمتها العديد من الدول بطريقة متشددة للحد من وارداتها. وقد طرح هذا الموضوع في جولة طوكيو بهدف تخفيض تلك المعايير، ووضع أسس دولية لها. وقد تم الاتفاق على توحيد المعايير الفنية بين الدول الأعضاء في منظمة التجارة العالمية، بما يحول دون استخدامها كعائق يعرقل التجارة الدولية وذلك دون الإخلال بحق كل دولة في وضع معايير واقعية لتحسين جودة صادراتها والمحافظة على صحة الكائنات الحية بها.

وقد الزم الاتفاق أجهزة الحكم بإعداد نظم المعايير الفنية واعتمادها وتطبيقها على المستوى المركزي أو المحلي أو حتى الهيئات غير الحكومية، كما أوجب ضرورة مراعاة أن تعامل الأنظمة الفنية للمنتجات المستوردة من عضو آخر معاملة لا تقل عن تلك الممنوحة للمنتجات الوطنية المماثلة، أو من أي منشأ آخر. وفي هذا تطبيق لمبدأ المعاملة الوطنية وعدم التمييز وشرط الدولة الأولى بالرعاية في آن واحد.

وقد بسطت الاتفاقية نطاقها ليشمل المواصفات الخاصة بطرق الإنتاج بعد أن كان مقصورا على المنتجات، وهنا نجد أن الاتفاقية لم تكتفي بجودة المنتج، بل انتقلت لبحث جودة المنتج،وهذه النقطة في غير صالح الدول المتخلفة،فقد تتمكن إحدى الدول من إنتاج منتج مطابق لمواصفات الجودة الموضوعة عالميا،ألا إنها لا تتمكن من إنتاجه بتكنولوجيا أو من خلال اتباع أساليب فنية مطابقة للمواصفات التي تضعها الدول المتقدمة بدعوى المحافظة على البيئة. كما يلاحظ أن الدول المتقدمة هي التي تضع المواصفات القياسية، وهي التي تمنح شهادات صلاحية المنتج والمنتج،وهذا أمر مكلف للدول المتخلفة،فضلا عن كونه مجحف لها[1].ولا يقلل من ذلك ما يردد من إن الدول النامية حظيت بمعاملة مميزة في إطار هذه الاتفاقية.حيث تنص الاتفاقية على أهمية وضع الأعضاء في الاعتبار الاحتياجات المالية والإنمائية للدول النامية،وضمان إلا تشكل الأنظمة الفنية عقبات أمام صادرات تلك الدول. حيث أنها لن تتمكن من الأخذ بالمعايير الدولية في أنظمتها الفنية،مع ضمان تيسير مشاركتها في الهيئات الدولية للتوحيد القياسي.

وهذه الصياغة لا تتضمن معاملة تمييزيه بالمعنى المفهوم، ولكنها تحث الدول المتقدمة على وضع الاحتياجات الإنمائية لتلك الدول في الاعتبار،وهي من قبيل الكلام المرسل والمبهم،ولا يشكل أساسا قانونيا لإعفاء الدول المتخلفة من جل أو كل التزاماتها في نطاق هذه الاتفاقية[2].

## ٢ – اتفاقية التقييم الجمركي: *Customs Valuation Multilateral Agreement*

عقد في إطار جولة طوكيو اتفاقا جماعيا للتقيم الجمركي، أي ملزما فقط للدول المنضمة إليه،وقد يتحول إلى اتفاقية متعددة الأطراف Multilateral بعد توسيع نطاقه،وتنظم الاتفاقية إجراءات التقييم الجمركي للبضائع المستوردة،وذلك لضمان حماية رجال الأعمال من المتاعب التي

[1] قارن د.إبراهيم العيسوي،مرجع سبق ذكره،ص ٧١.

[2] أسامة المجدوب، مرجع سبق ذكره، ص ١٩٦.

تسببها الجمارك حتى لا يؤثر ذلك على تدفق التجارة من جهة،وتحول دون استخدام قواعد التقييم الجمركي للتهرب من أداء الرسوم الجمركية من جهة أخرى.

وعموما تتم عملية تقييم قيمة السلع المستوردة لغرض فرض الضريبة الجمركية،وفقا للقيمة التعاقدية أو الثمن المدفوع أو المستحق عن السلع المستوردة،وفي حالة عدم اطمئنان جهة الإدارة إلى الأسعار المقدمة من المستورد لا يجوز لها أن تلجأ إلى التقدير الجزافي، بل عليها تقييم السلع على أساس قيمة التعاقد على سلع مطابقة (على نفس المستوى التجاري وبنفس الكميات) مصدرة إلى نفس الدولة في نفس الوقت الذي صدرت فيه السلع محل التقييم،فإذا تعددت قيم السلع المطابقة يأخذ بأقل القيم[1].وقد منحت الاتفاقية الحق للإدارة الجمركية حق طلب معلومات إضافية من المستوردين لإثبات القيم الفعلية للسلع المستوردة، على أن توضح كتابة الأسباب التي تدعو لطلبها مزيد من المعلومات،كما يجب عليها توضيح الأسباب التي استندت إليها في تقدير الجمارك،وذلك تحقيقا للشفافية في إجراءات التقييم الجمركي.

وقد تضمنت الاتفاقية معاملة تمييزيه للدول النامية التي لم تكن طرفا في اتفاقية الجمارك بجولة طوكيو،إذ استثنيت من تطبيق هذه الاتفاقية لمدة خمس سنوات من تاريخ قيام منظمة التجارة العالمية.

### ٣ – اتفاقية تراخيص الاستيراد Import Licensing Agreement :

تعتبر هذه الاتفاقية –كسابقتها– من الموضوعات التي نوقشت في جولة طوكيو،وفي إطار جولة أورجواي تم مناقشتها مرة أخرى لوضع اتفاقية تكفل عدم استخدامها بطريقة تمييزيه أو للحد من حرية التجارة،وتخفيض إجراءاتها،وتحقيق الشفافية في تلك الإجراءات.

وتلزم الاتفاقية الأعضاء بسرعة البت في الطلبات المقدمة للحصول على تراخيص الاستيراد وان تكون مدة الترخيص كافية للقيام بعمليات الاستيراد، كما نصت الاتفاقية على ضرورة نشر التعديلات التي تدخلها على إجراءات رخص الاستيراد قبل تنفيذها بفترة كافية قدرها ٢١ يوما على الأقل.

[1] نفس المصدر سالف الذكر مباشرة ، ص ٢٠٢ – ٢٠٣.

## ٤ – اتفاقية قواعد المنشأ: Rules of Origin Agreement

تتمثل قواعد المنشأ في مجموعة التشريعات المتبعة في دولة معينة لتحديد منشأ السلعة،وبمقتضى الاتفاقية فقد شكلت لجنة مهمتها تنسيق قواعد المنشأ أو توحيدها.وقد تضمنت الاتفاقية قواعد المنشأ التي تطبق في جميع حالات التجارة الخارجية، مثل معاملة الدول الأولى بالرعاية، إجراءات مكافحة الإغراق، والقيود التمييز به ماعدا الحالات التي تخضع عمليات التجارة الخارجية فيها إلى أنظمة تفضيلية، كالنظام العام للتفضيلات واتفاقية لومي[١].

*واهم ما توصلت إليه الاتفاقية:*

أ – عدم التفرقة بين السلع الوطنية والسلع المنتجة في الدول الأخرى في تطبيق أنظمة قواعد المنشأ.

ب –يتم البت في طلبات المستوردين والمصدرين في هذا الخصوص خلال مائة وخمسين يوما من تاريخ تقديم الطلب ويظل نافذ المفعول لمدة ثلاثة سنوات.

ج – وبالرغم من أن قواعد المنشأ ليس لها أهمية كبيرة في إطار الجات التي تتبنى فكرة عدم التمييز في المعاملة بين مصدري السلعة الواحدة.ولكن تكتسب هذه القواعد أهميتها الآن من مصدرين:

i. ما تقوم به الشركات متعدية الجنسيه من عولمة إنتاجها من خلال تقسيم العملية الإنتاجية على عدة دول ، الأمر الذي قد تنجح معه في الإفلات من تطبيق قواعد مكافحة الإغراق.

ii. أن اتفاقية قواعد المنشأ زادت أهميتها بالنظر إلى انتشار التكتلات التي تخص أعضاءها ببعض المزايا.

iii. وجود ترتيبات تؤمن معاملة تفضيلية لبعض الدول، كما في النظام العام للتفضيلات ويشكك البعض في جدوى هذه الاتفاقية في تحرير التجارة حيث لا تتضمن قواعد المنشأ

---

[١] نبيل اللاذقي،الجوانب المتعلقة بشهادة المنشأ في إطار اتفاقية الجات، ورقة عمل مقدمة إلى اجتماع الخبراء العرب لدراسة آثار اتفاقية الجات على الاقتصاديات العربية،جامعة الدول العربية،القاهرة، ٤ –٧ يوليو ١٩٩٤،ص١.

المعمول بها ضمن ترتيبات تجارية تنطوي على تفضيلات خاصة بحسب منشأ السلع،وهو ما يؤدى إلى استمرار النزعة الحمائية الناتجة عن تطبيق هذه القواعد في التكتلات الإقليمية[1].

## هـ- اتفاقية الفحص قبل الشحن Preshipment Inspection Agreement :

يقصد بالفحص قبل الشحن تفويض شركات متخصصة لمراجعة مواصفات السلع قبل شحنها-أي تتم في الدولة المصدرة- من حيث سعرها، وكمياتها،ونوعية وجودة السلع،وتصنيفها الجمركي والشروط المالية لعقود الاستيراد أو أسعار الصرف ...الخ، لمنع الاحتيال التجاري أو التهرب الجمركي. حيث كثيرا ما يعمد البعض إلى تقييم السلع بأكثر من سعرها بهدف تهريب رؤوس الأموال أو بأقل من سعرها كأسلوب لخفض الضريبة الجمركية.

وعادة ما تلجأ الدول المتخلفة إلى اتباع أسلوب الفحص قبل الشحن حماية لمصالحها المالية، خصوصا وان هذه المجالات تحتاج إلى خبرات متخصصة تفتقدها هذه الدول.إلا أن الفحص قبل الشحن يعتبر من الإجراءات غير المرغوب فيها من قبل الدول المتقدمة،خصوصا الولايات المتحدة،وذلك بدعوى إعاقتها للتصدير،كما انه لا يوجد ما يضمن عدم إفشاء المعلومات التجارية السرية التي تحصل عليها شركات الفحص.

وقد تم التوصل إلى اتفاقية في هذا المجال في إطار جولة أورجواي،توضح التزامات كل من المصدرين والمستوردين بما يكفل أداء عمليات الفحص قبل الشحن بشكل يكفل المساواة وعدم التمييز بين المصدرين في إطار الشفافية، وعلى النحو المتفق عليه بين المصدرين والمستوردين،أو على النحو الذي تحدده القواعد الدولية، وتتمثل التزامات الأعضاء في إطار هذه الاتفاقية فيما يلي:

أ – يجب أن تتم عملية الفحص قبل الشحن على نحو يضمن تحقيق الشفافية وبطريقة غير تمييزيه وذلك بأن تقدم شركات الفحص للمصدرين قائمة تتضمن كافة الخطوات المطلوبة لإتمام إجراءات المعاينة.

ب – وكذلك نشر كافة التشريعات المتعلقة بأنشطة الفحص.

ج – إن يضمن سرية المعلومات التي تحصل عليها شركات الفحص قبل الشحن.

ء – تجنب التأخير غير المقبول بما يعيق إتمام عمليات التصدير.

---

[1]Evans & Walsh,OP.Cit., P.P.56-57.

هـ- وضع نظام محدد يكفل التأكد من صحة الأسعار بما يمنع زيادتها أو تخفيضها في الفاتورة منعا للاحتيال التجاري والتهرب الجمركي.كما أن الاتفاقية أجازت لشركات الفحص قبل الشحن رفض الثمن التعاقدي في حالة اختلاف السلعة اختلافا كبيرا عن مثيلتها في الدولة المصدرة لها فقط.

و – تطبيق التشريعات المتعلقة بأنشطة الفحص على جميع المستوردين دون تمييز مع نشر كافة هذه التشريعات وتعديلات بما يحقق الشفافية.

ز – تقديم المعونة الفنية التي تمكن من تنفيذ عمليات الفحص قبل الشحن وفقا لما يتم الاتفاق عليه بين المصدرين والمستوردين.

وعموما نظمت الاتفاقية أسلوب تسوية المنازعات التي تنشأ في هذا الخصوص من خلال هيئة مستقلة مشكلة من شركات الفحص قبل الشحن والمصدرين،والتي تتولى تشكيل لجنة ثلاثية لفحص النزاع ويكون قرارها ملزما.

***ثالثا: الاتفاقيات المكملة للاتجار في السلع:-***

وتشمل هذه الاتفاقيات ما يلي:

**١ – اتفاقية تدابير الاستثمار المتعلقة بالتجارة:**

**Trade Related Investment Measures Agreement:**

بصفة عامة يوجد نوعين من تدابير الاستثمار المتعلقة بالتجارة:

*النوع الأول:* يتمثل فى الشروط المفروضة على الاستثمارات الأجنبية التي ترغب في إقامة المشروعات في دولة معينة مثل اشتراطات المكون المحلي- نقل التكنولوجيا....الخ.

*والنوع الثاني:* يتمثل في الحوافز التي تقدم لجذب الاستثمارات الأجنبية أو تحفيزها على الاستثمار في قطاع أو صناعة معينة مثل الدعم والحوافز الضريبية ...الخ .

وقد قصرت الاتفاقية تعريفها لتدابير الاستثمار المتعلقة بالتجارة على النوع الأول، وغضت الطرف عن النوع الثاني، وهكذا تكون الاتفاقية متحيزة للدول المتقدمة ابتداءا من تعريفها لتلك التدابير.

ذلك أن النوع الأول تستخدمه الدول المتخلفة ،ويعتبر ضرورة من ضرورات التنمية بها. كما انه يساعدها في مواجهة ممارسات الشركات متعدية الجنسية المقيدة للأعمال Restrictive Business Practicesوما يترتب عليها من آثار.

بينما النوع الثاني من هذه التدابير المتعلق بحوافز الاستثمار فتمارسه عادة الدول المتقدمة،كما أن ممارسة الدول المتخلفة له يحقق مصالح الشركات متعدية الجنسية المتركزة في الدول المتقدمة.

والحقيقة أن هذه الاتفاقية كانت مثار خلاف أثناء مفاوضات جولة أورجواي بين الدول المتقدمة والدول المتخلفة، فالأولى ترى أن الشروط المفروضة على الاستثمار شكلا من أشكال الحماية،كما تشوه التجارة الدولية وتحد من نموها،بالإضافة إلى تشجيعها الإنتاج غير الكفء،فضلا عن كونها تحول دون تدفق الاستثمارات الأجنبية، وبالتالي يجب إدراجها في إطار اتفاقية الجات، بينما تذهب الدول المتخلفة إلى أن هذه التدابير من ضرورات التنمية،وبالتالي يجب دراستها حالة بحالة ( Case by Case ) بحيث ينصب الاهتمام على التدابير المعوقة للتجارة دون غيرها.

كما أنها ترى أن تطبيق مبدأ عدم التمييز يفقدها المرونة اللازمة لاختيار افضل مصادر الاستثمار،وبالتالي يتم اختيار مصادر الاستثمار الأجنبي من خلال المزادات،بالإضافة إلى أن تطبيق مبدأ المعاملة الوطنية سيسوى بين الاستثمارات الوطنية والأجنبية .مما قد يؤدى إلى زيادة الاستثمارات الأجنبية على حساب الاستثمارات الوطنية.

كما أن إدراج تدابير الاستثمار المتعلقة بالتجارة في إطار الجات يثير الريبة في نفوس الدول المتخلفة،حيث يمكن–إعمالا لمبدأ الثأرية (Retaliation) – اتخاذ إجراءات تجارية ضد السلع في مواجهة القيود المفروضة على الاستثمار،كما أن تلك الدول تعتبر أن هناك قضايا أهم من تلك التدابير ولم تعيرها الجات اهتمامها مثل أسواق رأس المال وأنشطة الشركات متعدية الجنسية، وممارساتها المقيدة للأعمال، فضلا عن انه لا يوجد أدلة مقنعة على أن الاشتراطات المفروضة على أداء الاستثمار الأجنبي لها آثار هامة على التجارة الدولية[1].

---

[1] د.فادية محمد احمد عبد السلام، انعكاسات تطورات اتفاقية الجات على تدفقات الاستثمار في مصر،منشور في:معهد التخطيط القومي،المستجدات العالمية(الجات وأوربا الموحدة)وتأثيراتها على تدفقات رؤوس الأموال والعمالة والتجارة السلعية والخدمية (دراسة حالة مصر،مرجع سبق ذكره،ص ١١٤-١١٥.

ومع ذلك ونتيجة لاختلال التوازن بين الدول المتخلفة والمتقدمة فقد جاءت هذه الاتفاقية معبرة عن هذا الاختلال،وبما يتسق مع النظام العام الحاكم للاتفاقية.وعموما حظرت الاتفاقية بعض الشروط المفروضة على المستثمر الأجنبي وذلك وفقا للتفصيل التالي:

أ – شروط محظورة لتعارضها مع مبدأ المعاملة القومية:

i. متطلبات المكون المحلي:

وينصرف مفهومها إلى إلزام المستثمر بشراء أو استخدام منتجات محلية بنسبة أو مقـادير معينة،أو إلزامه بنسبة معينة للمكون المحلي في منتجات المشروع،وذلك بهدف الحد من تدفقـات النقد الأجنبي للخارج،وتقليل اثر السياسات التي تتبعها الشركات متعدية الجنسـية والمتمثلـة في التسعير التحويلي والتميز في الأثمان للقضاء على الإنتاج المحلي،وقد اعتبرت الاتفاقية هذا الشرط مجافي لمبدأ المعاملة الوطنية .

ب – شروط محظورة لكونها تمثل قيودا كمية:-

I – شرط التوازن التجاري:

إلزام المستثمر بان تكون وارداته في حدود كمية أو قيمة معينة مرتبطة بقيم أو كمية صادراتـه. وذلك بهدف الحد من تدفقات النقد الأجنبي للخارج.

II- شرط توازن العملات الأجنبية:

إلزام المستثمر بان تكون وارداته نسبة من حصيلة صادراته بالنقد الأجنبي وذلك بهدف المحافظـة على رصيد الدولة من العملات الأجنبية.

III- شرط حدود التصدير:

ويتمثل هذا الشرط في إلزام المستثمر الأجنبي بان يصدر نسبة معينة من إجمالي إنتاجه،وذلك بغية مواجهة التقسيم الدولي للعمل الذي تقوم به الشركات الأجنبية والحد من عمليات الإغراق التي يمكن أن تقوم بها الشركات متعدية الجنسية من خلال فروعها بالدول المضيفة.

وقد حظرت الاتفاقية الثلاث شروط لكونها تقوم على أساس فرض قيود كميـة الأمـر الذي يتعارض مع أحكام المادة (١١) من اتفاقية الجات.

وتجدر الإشارة إلى أن المادة(٥) من اتفاقية تدابير الاستثمار المتعلقة بالتجارة تقضي بإمهال الدول المتقدمة لمدة عامين من تاريخ قيام المنظمة لإلغاء التدابير التي حظرتها،بينما تمد هذه المدة إلى خمس سنوات بالنسبة للدول النامية،وتصل إلى سبع سنوات للدول الأقل نموا.

٢ – اتفاقية التجارة المتعلقة بحقوق الملكية الفكرية:

**Trade Related Intellectual Property Rights ( TRIPs) Agreement:**

يقصد بالملكية الفكرية حقوق المؤلف عن أعماله الفنية والأدبية والإبداعية وتتمثل في حقوق الطبع وما في حكمها وحقوق الملكية الصناعية من براءات الاختراع والتصميمات الصناعية وتصميمات الدوائر المتكاملة والعلاقات التجارية، والعلاقات الجغرافية للسلع،والأسرار الصناعية. وتمثل هذه الاتفاقية إحدى المجالات التي أقحمت في اتفاقية الجات خلال دورة أورجواي،بل أنها من اكثر المجالات إثارة للخلاف بين الدول المتقدمة والمتخلفة، حيث امتد التفاوض بشأنها خلال جولتي طوكيو وأورجواي التي انتهت بالتوصل إلى هذه الاتفاقية.

ولعل الغريب في الأمر،أن موضوع الملكية الفكرية لا يحتاج إلى تنظيم جديد بل هناك العديد من الاتفاقيات الدولية التي تكفل تنظيمه،بل توجد منظمة دولية للملكية الفكرية،فعلى صعيد الاتفاقيات الدولية نجد أن هناك اتفاقية باريس عام ١٨٨٣ لحماية الملكية الصناعية وتضم نحو ١٢٠ دولة ،واتفاقية برن عام ١٨٨٦ لحماية المصنفات الأدبية والفنية [1] وتضم في عضويتها ١٠٥ دولة،ومع تزايد الاتفاقيات الدولية أنشئت منظمة عالمية للملكية الفكرية World Intellectual Property Organization عام ١٩٦٧،وهدفها دعم وحماية الملكية الفكرية في جميع أنحاء العالم من خلال التعاون بين الدول،ثم أصبحت إحدى الوكالات المتخصصة للأمم المتحدة اعتبارا من ١٩٧٤،وتدير "الويبو" ٣٢ اتحادا لاتفاقيات متعددة الأطراف في هذا المجال [2].

ألا انه يبدو أن هذه الاتفاقيات لم تراعي مصالح الدول المتخلفة الأمر الذي دفعها إلى أن تتقدم منذ اكثر من خمسة عشر عاما إلى "الويبو" والانكتاد لتعديل بعض مواد اتفاقية باريس لتتماشى مع متطلبات تطورها التكنولوجي والصناعي،إلا أن الدول الصناعية لم توافق على إجراء

---

[1] د.سهير حسن عبدا لعال، اتفاقية التجارة المرتبطة بحقوق الملكية الفكرية وصناعة الدواء المصرية،المجلة العلمية للاقتصاد والتجارة،كلية التجارة جامعة عين شمس،القاهرة، يناير ١٩٩٧،ص ١١٩.

[2] محمد دغش، الجات والملكية الفكرية– الأهرام الاقتصادي – عدد ١٣٠٧ تاريخ ٩٤/١/٢١،ص ٣٠ – ٣٢.

هذه التعديلات،إلا أن الدول الصناعية بصفة عامة والولايات المتحدة بصفة خاصة تزايدت معاناتها من التجارة الدولية في السلع المقلدة منذ الستينات،ومن هنا حاولت إعادة تنظيم موضوع الملكيــة الفكرية على نحو يحقق مصالحــــــها،وقد طــــرح الموضــوع للتفــــاوض في إطــار جولــة طوكيـــو(٧٣ – ٧٩)،وقد استكمل في جولة أورجواي التي انتهت إلى اتفاقية التجارة المتعلقـــــة بحقوق الملكية الفكرية[١].

وتجدر الإشارة إلى أن الولايات المتحدة قد عاشــــت علــى المنجــزات التكنولوجيــة لأوربا،وكذا اليابان استغلت التكنولوجيا الأمريكية والأوربية ولم تثر قضيــــة حقــوق الملكيــة الفكرية،وبدأت في أثارها بعدما انتهى اعتمادها على التكنولوجيا الأوربية، كما يلاحــظ معظــم براءات الاختراع المسجلة في الدول المتخلفة تستغلها الشركات متعدية الجنسيه.

واهم ملامح الاتفاقية استنادها إلى اتفاقيتي برن وباريس سالفتي الذكر،وروـــا لحمايــة حقوق المؤدين ومنتجي التسجيلات الصوتية،بالإضافة إلى معاهدة الملكيـــة الفكريــة للدوائــر المتكاملة،وعموما تنص الاتفاقية على تطبيق مبادئ الجات على كافة حقــوق الملكيــة الفكريــة خصوصا مبدأي الدولة الأولى بالرعاية والمعاملة القومية.

وتستهدف الاتفاقيـــة تشــجيع روح الابتكــار التكنولوجــي ونقــل التكنولوجيــا وانتشارها،وهذا الهدف مخالف للمبررات التي سيقت لتبرير ضمها للجات، حيث برر ذلك بصلــة الملكية الفكرية بالتجارة بل على العكس من ذلك قد يكون صلتها بالتجارة أنها تحد من نمو التجارة الدولية من خلال زيادة تكلفة حقوق الملكية الفكرية.

وتتعهد الدول الأعضاء في منظمة التجارة بتضمين إجراءات حماية الملكيـــة الفكريـــة في تشريعاتها الوطنية،وتطبيق العقوبات الجنائية التي تكفل ردع انتهاك هذه الحقوق.ووضع إجــراءات فعلية –إدارية وقضائية وجنائية وجمركية – تنظم حصول صاحب الحق على حقوقه،مع ضمان عدم إساءة استخدامها على نحو يضع عقبات إمام التجارة المشروعة.

وتنص الاتفاقية على حماية حقوق المؤلف والحقوق المرتبطة بالأعمال الفوتوغرافية والفنون التطبيقية وبرامج الحاسب،طوال حياة صاحبها ولمدة خمسين عاما بعد وفاته.بينما تكفل الاتفاقيـــة

---

[١] د.سلوى محمد مرسي،اتفاقية الجات أثرها على تدفقات التجارة فى الخدمات واثر ذلك على الاقتصاد المصري،معهد التخطيط القومي،المستجدات العالمية(الجات وأوربا الموحدة)وتأثيراتها على تدفقات رؤوس الأموال والعمالة والتجارة السلعية والخدمية، دراسة حالة مصر،مرجع سبق ذكره،ص ١٠٠– ١٠٢.

حماية حقوق التسجيلات الصوتية للمؤدين لمدة خمسين عاما من نهاية السنة التي تم فيها التسجيل أو الأداء. في حين تقتصر مدة الحماية للهيئات الإذاعية على عشرين عاما فقط من نهاية سنة بث المصنف.كما كفلت حماية براءات الاختراع لنفس المدة، في حين قصرت مدة حماية العلامات التجارية إلى سبع سنوات فقط قابلة للتجديد،وحددت بدء سريان التزامات الأعضاء بعد مرور سنة من تاريخ إنشاء منظمة التجارة العالمية، أما الدول النامية فيبدأ التزامها بتطبيق هذه الاتفاقية بعد مرور خمس سنوات تزاد إلى عشر سنوات في بعض براءات الاختراع كالاختراعات الكيمائية الخاصة بالأغذية والعقاقير الطبية والمركبات الصيدلانية أما الدول الأقل نموا فيبدأ التزامها بعد عشر سنوات.كما نصت الاتفاقية على حق الدول النامية في تطبيق نظام الترخيص الإجباري حال تعسف صاحب براءة الاختراع في استخدام حقوقه.كما ألزمت الدول المتقدمة بتقديم المساعدات المالية والفنية للدول النامية في مجالات إعداد التشريعات وإنشاء الأجهزة وتدعيمها بالكوادر اللازمة للوفاء بالتزاماتها في إطار الاتفاقية وذلك حال طلبها.يتم تسوية المنازعات المتعلقة بحقوق الملكية الفكرية وفقا لنظام منظمة التجارة العالمية، أي من خلال المشاورات ثم المصالحة،أو التحكيم.

إلى هنا والاتفاق لا يحمل في طياته للدول المتخلفة سوى مزيد من تكاليف براءات الاختراعات،وسد السبل أمام حصولها على التكنولوجيا الحديثة ،الأمر الذي قد يؤدى إلى تعزيز الاحتكارات القائمة في إنتاج السلع ،وبالتالي يحد من التجارة الدولية في السلع أو على الأقل يحد من نموها.

## ***الخلاصة:***

تتكون الإجراءات الخاصة بالتجارة الدولية فى السلع مما يلي:

*أولا* : إجراءات منظمة للتجارة فى السلع وتتضمن:

١ – اتفاق الوقاية: يقصد بها فرض قيود كمية على الواردات لحماية الصناعة المحلية.

٢ – اتفاق مكافحة الإغراق:فى حالة ثبوت تعرض دولة للإغراق،يتم فرض تعريفة جمركية تلغى أثر انخفاض السعر.

٣ – الرسوم التعويضية: وتتكون من ثلاثة أنواع:

أ – دعم محظور هو دعم الصادرات أو المنتجات المحلية لتتمكن من منافسة البديل المستورد.

ب – دعم مسموح : ويتمثل فى الدعم غير المخصص لسلعة معينة ودعم البحوث الصناعية ودعم المناطق ذات الدخل المنخفض.

ج – دعم يستوجب إقامة دعوى:وهو الدعم الذي يسبب أضرار بالصناعة المحلية لطرف آخر من أطراف الاتفاقية.

ثانيا : الإجراءات المصاحبة للتجارة وتشمل:

١ – اتفاق القيود الفنية:

اتفق على توحيد المعايير الفنية بين الدول الأعضاء في منظمة التجارة العالمية بشكل يمنع استخدمها كعائق للتجارة الدولية.

٢ – اتفاق التقييم الجمركي:وهو ينظم إجراءات التقييم الجمركي للسلع المستوردة حتى لاتحد من التجارة الدولية.

٣ – اتفاق تراخيص الاستيراد: تلزم أطراف الاتفاقية بسرعة البت في الطلبات المقدمة للحصول على تراخيص الاستيراد.

٤ – اتفاق قواعد المنشأ:نظم الاتفاق قواعد المنشأ التي تطبق في جميع حالات التجارة الخارجية.

٥ – اتفاق الفحص قبل الشحن: وضع الاتفاق التزامات على المصدرين والمستوردين بما يكفل أداء عمليات الفحص قبل الشحن بشكل يكفل المساواة وعدم التمييز بين المصدرين.

ثالثا : الاتفاقيات المكملة للاتجار في السلع:

وينطوي تحتها الاتفاقيات الآتية:

١ – اتفاقية تدابير الاستثمار المتعلقة بالتجارة:

ركزت الاتفاقية على تدابير الاستثمار المفروضة على الاستثمارات الأجنبية التي ترغب في إقامة المشروعات في دولة معينة مثل اشتراطات المكون المحلي وقد حظرت الاتفاقية شرط المكون المحلي لتعارضه مع مبدأ المعاملة الوطنية،وكل من شرط التوازن التجاري وتوازن العملات الأجنبية وحدود التصدير لكونها تمثل قيودا كمية.

٢ – اتفاقية التجارة المتعلقة بحقوق الملكية الفكرية:

ويقضي بتعهد الدول الأعضاء في منظمة التجارة بتضمين إجراءات حماية الملكية الفكرية في تشريعاتها الوطنية،ووضع إجراءات كفيلة بحصول صاحب الحق على حقوقه.

بعد أن عرضنا القواعد المتعلقة بتحرير التجارة الدولية في السلع الزراعية والصناعية والإجراءات الخاصة بتلك التجارة في إطار جولة أورجواي،ينبغي أن نتعرف على القواعد المتعلقة بتحرير التجارة الدولية في الخدمات،وهذا موضوع الفصل التالي.

# الفصل الثالث

# تحرير التجارة الدولية فى الخدمات

# فى إطار جولة أوروجواي

يعتبر إدراج قطاع الخدمات فى إطار اتفاقية الجات،ابرز نتائج جولة أورجواي،والتي تم إدخالها فى حظيرة الجات بناء على ترتيب وتخطيط مسبق من الولايات المتحدة،وبتنسيق كامل مع الدول المتقدمة.

وقد تضمنت الاتفاقية ست أجزاء أولها يحدد نطاق الاتفاقية وتعريف الخدمة الذي كان مثار نزاع كبير،والجزء الثاني يحدد النظم والالتزامات العامة،بينما يبين الجزء الثالث الالتزامات المحددة،فى حين يعرض الجزء الرابع التحرير التدريجي، كما افرد الجزء الخامس للأحكام التنظيمية،والسادس للأحكام الختامية.

كما ألحقت بالاتفاقية أربعة ملاحق قطاعية،للقطاعات الخدمية التي لم تدرج فى الاتفاقية العامة للتجارة فى الخدمات،ويهدف هذا الفصل إلى عرض لخلفية أدراج قطاع الخدمات فى إطار الجات،واستعراض الاتفاقية العامة للتجارة فى الخدمات وبيان موقف تحرير قطاع النقل البحري.

وذلك فى المباحث الثلاث الآتية:

*المبحث الأول :* دور الولايات المتحدة فى تحرير التجارة الدولية فى الخدمات.

*المبحث الثاني :* الاتفاقية العامة لتجارة الخدمات.

*المبحث الثالث:* مفاوضات تحرير خدمات النقل البحري.

# المبحث الأول

## دور الولايات المتحدة فى تحرير التجارة الدولية فى الخدمات

يهدف هذا المبحث إلى إبراز الدور الذي لعبته الولايات المتحدة،بالتضافر والتنسيق مع الدول المتقدمة،لأدراج التجارة الدولية فى الخدمات فى إطار اتفاقية الجات.وتعتبر التجارة الدولية في الخدمات من " الموضوعات الجديدة التي تمخضت عنها جولة أورجواي، مثلها في ذلك مثل الجوانب التجارية لإجراءات الاستثمار وحقوق الملكية الفكرية. والحقيقة أن أدراج التجارة الدولية في الخدمات في إطار جولة أورجواي جاء كنتيجة لإصرار الولايات المتحدة على ذلك تحقيقا لمصالحها،التي التقت مع مصالح الدول المتقدمة. إذا تبين لها أنها تساهم بنسبة كبيرة في الصادرات مما ينعكس إيجابيا على موازين مدفوعاتها. كما تستوعب جزء كبير من القوى العاملة، بالإضافة إلى مساهمتها المتزايدة في الناتج القومي المحلى، فضلا عن نموها المتسارع ،على النحو الذي توضحه الجداول الآتية بعد والتي تعكس ذلك عشية الأعداد لمفاوضات أورجواي :

جدول رقم ( ٢٢ )

نصيب قطاع الخدمات من الناتج المحلى الإجمالي فى بعض البلاد المتقدمة والبلاد النامية عام ١٩٨٨

نسب مئوية

| بلاد متقدمة | ٪ | بلاد نامية | ٪ |
|---|---|---|---|
| الولايات المتحدة الأمريكية | ٦٥ | توجو | ٤٥ |
| بريطانيا | ٥٦ | السنغال | ٤٩ |
| فرنسا | ٥٩ | مصر | ٥٤ |
| ألمانيا الاتحادية | ٤٧ | الأردن | ٦٥ |
| اليابان | ٥١ | بنما | ٧٣ |
| كندا | ٥٦ | البرازيل | ٤٩ |
| الدانمارك | ٥٨ | أورغواي | ٦٠ |
| السويد | ٥٤ | إندونيسيا | ٤٠ |
| بلجيكا | ٦٤ | المغرب | ٤٩ |
| هولندا | ٥٨ | الكونغو | ٥٤ |
| النمسا | ٥١ | المكسيك | ٥٦ |
| النرويج | ٥١ | بارغواى | ٤٦ |

المصدر: البنك الدولي – تقرير عن التنمية فى العالم ١٩٩٠ (الطبعة العربية) ص ١٨١/١٨٣.

جدول رقم ( ٢٣)

## اكبر ٢٠ دولة مصدرة للخدمات فى عام ١٩٨٩

| ترتيب الدولة | اسم الدولة | قيمة ما صدرته من الخدمات بليون دولار | نصيبها النسبي من تجارة الخدمات العالمية٪ |
|---|---|---|---|
| ١ | الولايات المتحدة | ٩٠,٥ | ١٥,٤ |
| ٢ | فرنسا | ٦١,٧ | ١٠,٥ |
| ٣ | بريطانيا | ٤٥,٦ | ٧,٨ |
| ٤ | ألمانيا الاتحادية | ٣٩,٠ | ٦,٦ |
| ٥ | اليابان | ٣٧,١ | ٦٠٣ |
| ٦ | إيطاليا | ٣٣,٧ | ٥,٧ |
| ٧ | أسبانيا | ٢٤,٨ | ٤,٢ |
| ٨ | هولندا | ٢٣,٩ | ٤,١ |
| ٩ | بلجيكا/لوكسمبورج | ٢٢,١ | ٣,٨ |
| ١٠ | النمسا | ١٨,٠ | ٣,١ |
| ١١ | سويسرا | ١٤,١ | ٢,٤ |
| ١٢ | كندا | ١٣,٨ | ٢,٤ |
| ١٣ | السويد | ١١,١ | ١,٩ |
| ١٤ | سنغافورة | ١١,٠ | ١,٩ |
| ١٥ | النرويج | ١٠,٤ | ١,٨ |
| ١٦ | الدانمارك | ٩,٨ | ١,٧ |
| ١٧ | المكسيك | ٩,٤ | ١,٦ |
| ١٨ | كوريا الجنوبية | ٩,٣ | ١,٦ |
| ١٩ | استراليا | ٧,٩ | ١,٣ |
| ٢٠ | تركيا | ٥,٧ | ١,٠ |
| أجمالي أل ٢٠دولة | | ٤٩٨,٩ | ٨٥,١ |
| أجمالي العالم | | ٦٠٨,٥ | ١٠٠,٠ |

Source : United Nation , UNCTAD V(1), Analytical Report by the UNCTAD Secretariat to the Conference, New York, January 1992,P.219.

## جدول رقم ( ٢٤ )

## تطور هيكل العمالة على أساس القطاعات الاقتصادية

## فيما بين ١٩٨٢ –١٩٩٢

| القطاع / الدولة | الزراعة | | الصناعة | | الخدمات | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | ١٩٨٢ | ١٩٩٢ | ١٩٨٢ | ١٩٩٢ | ١٩٨٢ | ١٩٩٢ |
| أوروبا الغربية | ١٢,٣ | ٩,٩ | ٣٣,٦ | ٢٩,٦ | ٥٤,١ | ٦٠,٥ |
| الدول الأربعة الرئيسية | ٦,٧ | ٤,٧ | ٣٦,٣ | ٣٠,٨ | ٥٧,١ | ٦٤,٥ |
| فرنسا | ٧,٩ | ٥,١ | ٣٣,٦ | ٢٧,٩ | ٥٨,٨ | ٦٧ |
| ألمانيا* | ٥ | ٣,١ | ٤١,٩ | ٣٨,٥ | ٥٣,١ | ٥٨,٤ |
| إيطاليا | ١٢,١ | ٩,٢ | ٣٤,٢ | ٢٨,٧ | ٥٣,٧ | ٦٢,١ |
| المملكة المتحدة | ٢,٦ | ٢,٢ | ٣٤,٢ | ٢٦,٢ | ٦٣,٢ | ٧١,٦ |
| إحدى عشرة دولة أوروبية | ٢٢,٤ | ١٨,٦ | ٢٨,٨ | ٢٧,٥ | ٤٨,٨ | ٥٣,٩ |
| النمسا | ٨,٧ | ٥,٨ | ٣٧,٣ | ٣٣ | ٥٤ | ٦١,٢ |
| بلجيكا | ٣,١ | ٢,٦ | ٣١,٨ | ٢٧,٥ | ٦٥,١ | ٦٩,٩ |
| الدانمارك | ٧,٦ | ٥,٥ | ٢٦,٦ | ٢٦,٦ | ٦٥,٨ | ٦٧,٩ |
| فنلندة | ١٣,١ | ٩ | ٣٣,٤ | ٢٨,٢ | ٥٣,٥ | ٦٢,٨ |
| ايرلنده | ١٦,٨ | ١٣,٣ | ٣١ | ٢٨,١ | ٥٢,٢ | ٥٨,٦ |
| هولندا | ٥,٦ | ٤,٩ | ٢٨,٧ | ٢٦,٣ | ٦٥,٧ | ٦٨,٨ |
| النرويج | ٧,٨ | ٥,٨ | ٢٨ | ٢٣ | ٦٤,٢ | ٧١,٢ |
| أسبانيا | ١٨,٦ | ١٠,١ | ٣٤,١ | ٣٢,٤ | ٤٧,٣ | ٧٥,٥ |
| السويد | ٥,٢ | ٣,٥ | ٣٠,١ | ٢٧,١ | ٦٤,٧ | ٦٩,٤ |
| سويسرا | ٦ | ٥,٦ | ٣٨ | ٣٣,٩ | ٥٦ | ٦٠,٥ |
| تركيا | ٥٤,١ | ٤٤,١ | ١٩,٢ | ٢٣,١ | ٢٦,٧ | ٣٢,٨ |
| أمريكا الشمالية | ٣,٦ | ٢,٨ | ٢٦,٧ | ٢٢,٤ | ٦٩,٧ | ٧٤,٨ |
| الولايات المتحدة | ٣,٤ | ٢,٦ | ٢٦,٧ | ٢٢,٣ | ٦٩,٩ | ٧٥,١ |
| كندا | ٥,٣ | ٤,٣ | ٢٦,٥ | ٢٢,٧ | ٦٨,٢ | ٧٣ |
| اليابان | ٩,٧ | ٦,٤ | ٣٤,٩ | ٣٤,٦ | ٥٥,٤ | ٥٩ |

Source : U.N. Economic Commission For Europe , Economic Survey of Europe in 1993 – 1994 , New York and Geneva, 1994, P.41.

والواقع أن الولايات المتحدة خططت ودبرت لتحرير التجارة الدولية للخدمات منذ السبعينات. فقد تغير القانون التجاري الأمريكي عام ١٩٧٨ وأضحى ينص على أن التجارة تشمل تجارة السلع جنبا إلى جنب مع تجارة الخدمات، ومنذ ذلك الحين والحكومات الأمريكية المتعاقبة عمدت إلى إبراز دور الخدمات دوليا.

كما قامت بإعداد كوادر متخصصة في تجارة الخدمات مهمتها وضع تعريف للخدمات، ومناقشة القضايا المتعلقة بتحريرها، وتحديد الأسس اللازمة لمناقشة تحرير التجارة الدولية في الخدمات.

ومن جهة أخرى سنت القوانين والإجراءات التي تنظم علاقة قطاع الخدمات بقطاعات الإنتاج السلعي وذلك فى ظل افتراض تحرير التجارة الدولية فى الخدمات[1]. وبعد أن اتمت الولايات المتحدة استعدادها داخليا لتحرير التجارة الدولية فى الخدمات، تقدمت بطلب إلى الاجتماع الوزاري للجات فى عام ١٩٨٢ لإعداد برنامج للتحضير لمفاوضات دولية متعددة الأطراف يهدف إلى تحريرها.

والحقيقة أن الدول المتخلفة لم تتقبل فكرة تحرير التجارة الدولية فى الخدمات بسهولة ذلك تأسيسا على ما يلي :

١ – أن الانفتاح على المنافسة العالمية فى الخدمات قد يؤدى إلى وأد صناعة الخدمات الوليدة، خاصة أن معظمها نشأ فى كنف المؤسسات العامة، ويسود اعتقاد لدى معظم الدول النامية بعدم تمتعها بميزة نسبية فى إنتاج الخدمات.

٢ – أن تحرير الخدمات يؤدى إلى زيادة الواردات الخدمية وبالتالي يؤثر سلبا على موازين مدفوعاتها مع ما يتضمنه ذلك من انخفاض فى حصيلة النقد الأجنبي، الأمر الذي يمارس آثار غير محمودة على برامج التنمية الاقتصادية والاجتماعية.

---

[1] لمزيد من التفاصيل حول هذه النقطة انظر:

ايمن محمد إبراهيم هندي، الآثار الاقتصادية لنمو وتحرير التجارة الدولية فى الخدمات على اقتصاديات الدول النامية مع التطبيق على مصر، رسالة ماجستير فى التجارة الخارجية (غير منشورة) مقدمة لكلية التجارة وإدارة الأعمال – جامعة حلوان، ١٩٩٢، ص ٦٥ – ٦٨.

٣ – الحد من قدرة السلطات النقدية الوطنية على رسم وتنفيذ سياستها [١]،وكـــذا فعاليتـــها فى الرقابة على الأنشطة الاستراتيجية المرتبطة بتحقيق الاستقرار والتوازن الاقتصادي. فضلا عـــن فقدان سيطرتها على الاستثمارات الأجنبية فى مجال الخدمات.

٤ – أن التحرير قد يؤدى إلى المساس بالنظام العام والسيادة والأمن القوميين.

٥ – كما أن هذه البلدان لم تكن تميل إلى توسيع جدول أعمال التجارة متعددة الأطراف فى حين أن القضايا التي تهمها مازالت تتحدى ضوابط الجات[٢].

إلا أن الاقتصاديين المتشيعين لتحرير التجارة الدولية فى الخدمات يرون أن تحريرها يمثـل فرصة لتنمية صادرات جديدة[٣].كما أن بعضهم يدلل على أهمية تحريرها بالنظر إلى قدرة قطـــاع الخدمات على توليد ناتج محلى فى كل الدول المتقدمة والمتخلفة على السواء،ذلك أن هذا القطاع يسهم فى توليد ٧٣٪ من الناتج القومي فى أورجواي، ٦٥٪ فى الأردن، ٥٤٪ فى مصر، ٥٦٪ فى المكسيك، وهى نسب مرتفعة للغاية تكاد تماثل النسب السائدة فى الدول المتقدمة.إلا أن الباحث المدقق يستطيع أن يتبين أن هناك فارق جوهري بين سبب ارتفاع مساهمة قطـــاع الخدمـــات فى الناتج المحلى فى الدول المتقدمة والمتخلفة، ففي الدول الأولى نجد أن سبب ذلك يعود إلى زيـــادة التقدم الاقتصادي والاجتماعي والتكنولوجي. بينما فى الحالة الثانية نجد أن الســـبب يعـــود إلى التشوه فى الهياكل الإنتاجية فى تلك البلاد نتيجة الاختلال بين نمو الإنتاج السلعي ونمـــو قطـــاع الخدمات، حيث أن هذه البلدان تعانى من عجز المواد الغذائية وتعتمد اعتمادا كبيرا على الخـارج فى تدبير احتياجاتها من السلع الاستهلاكية والإنتاجية، كما أن تضخم قطاع الخدمات يعـــود إلى اضطلاع الحكومات بتقديم خدمات ذات طابع اجتماعي مثل التعليم والصحـــة والأعـلام ... الخ،بالإضافة إلى اتجاه المدخرات إلى مجال الخدمات التي يزيـــد عليـــها طلـــب ذوى الدخـــول المرتفعة(السياحة ، الفنادق،المطاعم،الإسكان الفاخر،التعليم والمستشفيات الخاصة ...الخ)،فضـلا عن أن ارتباط نمو القطاع الخدماتي فى تلك البلاد بنمو القطاع الهامشي أو غير الرسمـــي

---

[١] المركز الإسلامي لتنمية التجارة، جولة اورجواي، تجارة الخدمات، الاتفاقية العامة لتجارة الخدمات والدول الأعضاء فى منظمة المؤتمر الإسلامي، ورقة مقدمة إلى الدورة الحادية عشر لمنظمة المؤتمر الإسلامي، منشورة فى مجلة التعاون الاقتصادي بين الدول الإسلامية المجلدان الخامس عشر والسادس عشر ، أنقرة،١٩٩٥/٩٤ ، ص٥٤ .

[٢] برناردهوكمان وكارلوس براجا، اتفاقية الخدمات والدول العربية، منشور فى د.سعيد النجار (محرر)، مرجع سبق ذكره،ص ٢٢٥.

[٣] كارلوس أ. بريما براجا، تدويل الخدمات وتأثيره على البلدان النامية، مجلة التمويل والتنمية (واشنطن: صندوق النقد والبنك الدوليين، مارس١٩٩٦)،ص ٣٤.

Informal Sector ويتكون من عمال غير مهرة يعملون لحسابهم فى أنشطة خدمية ذات إنتاجية ضعيفة(أعمال النظافة، الحراسة،الباعة المتجولين، تنظيف السيارات ....الخ)[1].

والحقيقة انه نتيجة لموقف الدول المتخلفة الرافض لتحرير التجارة الدولية فى الخدمات والمؤسس على الاعتبار سالفة الذكر انتهى الاجتماع الوزاري عام ١٩٨٢ بالاتفاق على إعطاء مزيد من الجهود لدراسات قومية عن مشكلات تحرير هذه التجارة وتقديم توصيات إلى سكرتارية الجات.

وقد تقدمت الدول الأعضاء فى منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية بتوصياتها إلى الاجتماع الوزاري للجات فى نوفمبر ،١٩٨٤ وتم الاتفاق على تشكيل مجموعات عمل للتفاوض بشأن الخدمات [2] The Group of Negatiation on Services (GNS) .

ونتيجة للضغوط التي مارستها الدول الأوربية على الولايات المتحدة اتفق على أن تتم مفاوضات تحرير التجارة الدولية فى الخدمات خارج النطاق القانوني للجات وقد وافقت الدول المتخلفة على ذلك بالرغم من معارضتها للاتفاق، حيث جاءت موافقتها بعد استبعاد التهديد الأمريكي بالحظر التجاري على الدول المعارضة للمفوضات وتعهد الولايات المتحدة بتفعيل دور الجات فى المجالين السلعي والخدمى.

وهكذا نرى أن الولايات المتحدة بدافع مصلحي تضغط لتحرير الخدمات.

ويلاحظ أن اليابان قد ساندت الولايات المتحدة بالرغم من كونها لا تحقق عجزا فى ميزان الخدمات،وذلك فى محاولة منها لاسترضائها حيث يحقق الميزان التجاري للولايات المتحدة عجزا مع اليابان،كما أن الدول حديثة التصنيع ساندت الولايات المتحدة والدول الصناعية فى تحرير التجارة الدولية فى الخدمات لكونها تتمتع بميزة نسبية فى هذا القطاع،وبالتالي انتهى الأمر إلى تغليب وجهة نظر الدول الصناعية المتقدمة، وجاء إعلان بونتا دل ايستا متضمنا أجراء مفاوضات لتحرير التجارة الدولية فى الخدمات تحديد مفهوم الخدمة.

وهنا يدعو بعض الكتاب إلى التكريس لنمط جديد من التخصص والتقسيم الدولي للعمل ،وذلك تأسيسا على اتفاقيات تحرير التجارة فى السلع والتجارة فى الخدمات على النحو التالي :-

---

[1] د.رمزي زكي، ظاهرة التدويل فى الاقتصاد العالمي وآثارها على البلدان النامية،مرجع سبق ذكره،ص١٢٢ – ١٢٤.

[2] د.سعيد النجار:" النظام التجاري الدولي فى مفترق الطرق،(القاهرة: دار الشروق،١٩٩٤ )،ص١٤٨.

١ – تتخصص الدوال الصناعية المتقدمة فى إنتاج وتصدير الخدمات التي تحتاج إلى مهارات علمية متخصصة ومستويات متميزة من الجودة، وتعتمد على أساليب متطورة من تكنولوجيا المعلومات مثل الخدمات المالية والبنكية والتأمين والنقل وغيرها.

٢ – تتخصص الدول حديثة التصنيع فى جنوب شرق أسيا فى إنتاج وتصدير سلع تحتاج إلى تكنولوجيا ناضجة مثل العديد من الصناعات الهندسية،والخدمات التقليدية مثل خدمات النقل والسياحة ونقل التكنولوجيا.

٣ – يترك للدول الآخذة فى النمو التي تتمتع بميزة نسبية فى إنتاج وتصدير الصناعات التقليدية مثل الغزل والمنسوجات والملابس الجاهزة والمنتجات كثيفة العمل والصناعات الملوثة للبيئة،التخصص فى هذه الصناعات.وعلى أن يتم فتح أسواق الدول المتقدمة أمام هذه المنتجات فى إطار صفقة شاملة فى إرساء دعائم هذا النمط من التخصص والتقسيم الدولي للعمل.

٤ – كما يسمح لبعض الدول الآخذة فى النمو التي تتمتع بميزة نسبية فى بعض القطاعات الخدمية مثل السياحة والنقل الدولي لتمتعها بالآثار التاريخية و الشواطئ الفريدة والمناخ المعتدل والمواقع المتميزة، بالتخصص فى هذه المجالات[1].

ويلاحظ على هذا النمط من التخصص وتقسيم العمل الدولي انه يقوم على تخصص الدول المتخلفة فى إنتاج المنتجات الصناعية كثيفة العمل للاستفادة من فائض عرض العمالة المتاحة لديها،وكذا فى الصناعات ذات الكثافة الرأسمالية الملوثة للبيئة وبعض الخدمات التقليدية.

وتمارس الشركات متعدية الجنسيات دورا هاما فى تحقيق نمط التخصص وتقسيم العمل على النحو المشار أليه من خلال نقل الصناعات الملوثة للبيئة إلى الدول المتخلفة،وذلك بتنسيق كامل مع الدول الصناعية المتقدمة التي تهيئ لها الظروف الملائمة لذلك من خلال تحسين المناخ العالمي للاستثمار فى الدول المتخلفة حتى لا تتعرض رؤوس أموال تلك الشركات للمصادرة أو التأميم.

---

[1] د.سامى عفيفى حاتم،التجارة الدولية فى الخدمات،ورقة مقدمة إلى مؤتمر مستقبل موانئ مجلس التعاون لدول الخليج العربي المنعقد بدبي،١٩٩٥،ص ١٩–٢٠.

الخلاصة :

ان تحرير التجارة الدولية للخدمات ان هو الا محصلة لتخطيط وتدبير الوليات المتحدة وقد قاومت الدول المتخلفة الأربع الخدمات في اطار اتفاقية الجات نتيجة للضغوط الـــتي مارســـتها الـــدول الأوربية علي الولايات المتحدة وتم مناقشة تحرير الخدمات خارج الأطار القانوني للجات ، وقـــد وافقت الدول المتخلفة علي ذلك بعد تعهد الولايات المتحدة بتفعيل الجات في المجالين الســـلعي والخدمات .

# المبحث الثاني

## الاتفاقية العامة لتجارة الخدمات GATS

## General Agreement on Trade in Services

تعتبر هذه الاتفاقية من أهم نتائج جولة أورجواي ١٩٩٤. وهى أول اتفــاق متعــدد الأطراف لتنظيم التجارة الدولية في الخدمات ووضع قواعد تحريرها تدريجيا،ويهيئ فرص النفــاذ للأسواق.

وتتكون الاتفاقية من ستة أجزاء تتضمن:

- الجــزء الأول : التعريف والنطاق.
- الجــزء الثاني : النظم والالتزامات العامة.
- الجزء الثالث : الالتزامات المحددة.
- الجزء الرابع : التحرير التدريجي.
- الجزء الخامس : الأحكام التنظيمية.
- الجزء السادس : الأحكام الختامية.

ويهدف هذا البحث إلى عرض الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات:-

*الجزء الأول من الاتفاقية :*

تحدد المادة الأولى منه نطاق سريان الاتفاقية وتحديد المقصود بالخدمات،فيبين أن هـــذه الاتفاقية تنطبق على الإجراءات التي تتخذها الأطراف وتؤثر على تجـــارة الخدمـــات ، ويقصـــد بالإجراءات التي تتخذها الأطراف: الإجراءات التي تتخذ من قبل الهيئات والحكومات المركزية، أو الإقليمية أو المحلية وكذا الهيئات غير الحكومية عند ممارستها للسلطات المخولة لها من قبل الهيئـات أو الحكومات الإقليمية أو المحلية.

وتعرف نفس المادة المقصود بتجارة الخدمات تأسيسا على نمط تأدية الخدمة،إذ تفرق بـين أربعة أنواع من التجارة الدولية للخدمات:-

*النوع الأول :* توريد الخدمة عبر الحدود Cross Border :-

هو توريد لا يتطلب الانتقال الفعلي للمستهلك أو مورد الخدمة، والتجارة الدوليـــة في الخدمات هنا تأخذ شكل انتقال الخدمة ذاتها من دولة المورد إلى دولة المستفيد أو المستهلك،ومثالها خدمات البنوك وشركات التأمين والمكاتب الهندسية.

*النوع الثاني :* الاستهلاك الخارجي Consumption abroad :-

وفي هذه الحالة تتطلب انتقال مستهلك الخدمة من دولته إلى الدولة المنتجة للخدمة ومثالها السياحة.

*النوع الثالث :* التواجد التجاري Commercial Presence :-

ويقصد بها تقديم الخدمة من خلال تواجد فروع الشركات الأجنبية أو مكاتب التمثيل .

*النوع الرابع :* توريد الخدمة من خلال تواجد الأشخاص الطبيعيين Natural Presence :

وفي هذه الحالة يتطلب توريد الخدمة انتقال أشخاص طبيعيين من الدولة الموردة للخدمــة الى الدولة المستهلكة لها.

ويلاحظ انه يخرج من دائرة الخدمات التي تنظمها الاتفاقية الخدمات توفرها من خـــلال ممارســة الحكومة لوظائفها كخدمة البنوك المركزية

الجزء الثاني : مبادئ و أحكام الاتفاقية:-

وتشتمل الاتفاقية على مجموعة من المبادئ والأحكام العامة تمثل الضوابط اللازمة لتحرير التجارة الدولية في الخدمات وهي التزامات عامة مفروضة على كافة الدول.

والواقع أن الاتفاقية تفرق بين :

*أولا :* الالتزامات المحددة وهي تلك المتضمنة في جداول العروض المقدمة من كل طرف مـــن أطراف الاتفاقية والتي تلتزم بموجبها لتحرير قطاعات خدمية معينة ،ويحدد من خلالها مدى التحرير ومعاييره والمؤهلات الواجب توافرها لمنح الموردين الأجانب نفس المعاملة الوطنية.

*ثانيا* : الالتزامات العامة : وهى موضوع الجزء الثاني من الاتفاقية والمتضمنة لأحكام ومبادئ الاتفاقية والضوابط التي تضعها ويتساوى في الالتزام بها جميع الدول الأعضاء دون استثناء.
وبصفة عامة تتمثل مجموعة الالتزامات العامة في البنود التالية:

**١ - *شرط الدولة الأولي بالرعاية* MFN Treatment :**

ويقضي هذا الشرط بان أي ميزة يمنحها طرف لآخر في مجال التجارة الدولية للخدمات تنصرف فورا إلى كافة الأطراف المتعاقدة.إلا انه رؤى انه من غير الملائم تطبيق هذا المبدأ فورا على جميع الخدمات وجميع مورديها، لذا فقد سمح الاتفاق للدول بتحديد استثناءات منها الخدمات المقدمة من دول التجاور الحدودي في إطار أحكامه والاستثناءات تعد علي أساس قائمة سلبية تسري علي جميع الخدمات عدا الواردة بالقائمة بشرط مراجعة هذه الاستثناءات مرة كل خمس سنوات،ولا تسرى لمدة اكثر من عشر سنوات.

ويلاحظ أن عدد الدول التي قدمت استثناءات من قاعدة الدولة الأولي بالرعاية بلغت اكثر من ستين عضوا في الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات، وتمس هذه الاستثناءات ثلاثة قطاعات بصفة خاصة هي خدمات الصوتيات والمرئيات، الخدمات المالية والنقل(البرى والبحري والجوى)، ويرجع سبب الاستثناء في مجال الخدمات السمعية والبصرية الاعتبارات الثقافية وتهدف إلى عقد ترتيبات للحصول على معاملة تفضيلية للإنتاج المشترك والتوزيع مع عدد محدود من البلدان، أما الدافع وراء الاستثناءات المالية فيرجع إلى اعتبارات المعاملة بالمثل، أما في مجال النقل البحري أما وجود اتفاقيات أقلية أو ثانوية أو مدونة السلوك الخاصة بالخطوط البحرية المنتظمة الصادرة عن الانكتاد[١].

وتجدر الإشارة إلى أن الولايات المتحدة قد طلبت استثناءات متعددة من تطبيق مبدأ المعاملة الأولى بالرعاية، من أهمها النقل البحري والجوى وخدمات الاتصالات والخدمات المالية، حيث ستقدم التزامها بفتح الأسواق في هذه المجالات على أساس تبادلي، تحوطا لعدم تقديم الدول الأخرى لتنازلات كافية في هذه المجالات. كما أن اليابان لا ترغب في تحرير الأسواق المالية، أما أوربا لا تريد تحرير خدمات الصوتيات والمرئيات.

---
[١] برنارد هوكمان وكارلوس براجا، مرجع سبق ذكره،ص ٢٣٥.

٢ – *الشفافية:* Transparency :

لما كانت العراقيل في ميدان التجارة الدولية للخدمات لا تأخذ شكل التعريفات الجمركية أو أية تدابير حدودية، و إنما عادة ما تكون إجراءات داخلية. وبالتالي فانه من الواجب إتاحة الفرصة لكافة الأطراف للوقوف على كافة الإجراءات والتشريعات التي يطبقها كل طرف من أطراف الاتفاقية.

ويتم ذلك من خلال مبدأ الشفافية الذي يوجب نشر جميع القوانين والتشريعات والتنظيمات التي يتخذها أي طرف من أطراف الاتفاقية وإتاحة هذه المعلومات للجميع، كما انه يتوجب على كل طرف إخطار مجلس التجارة في الخدمات بأية قوانين أو مبادئ توجيهه و إدارية جديدة أو أية تعديلات على التدابير القائمة وذلك ضمانا لاستمرار مبدأ الشفافية.

كما يلتزم أطراف الاتفاقية بإنشاء مراكز للاستعلام عن هذه الإجراءات والتشريعات خلال عامين من تاريخ إنشاء منظمة التجارة العالمية، مع السماح بمرونة للدول النامية فيما يتعلق بالفترة الزمنية اللازمة للإنشاء.

ولاشك أن الهدف من هذه المادة يتمثل في تحقيق الاتصال الكامل بين الأطراف المتعاقدة دون إخفاء معلومات تعيق التجارة الدولية في الخدمات،وهو شرط ضروري لإتمام تحرير التجارة الدولية في الخدمات.

ويلاحظ أن الالتزام بمبدأ الشفافية لا يلزم الأطراف المتعاقدة بالإفصاح عن معلومات سرية يؤدى إفشاؤها إلى إعاقة تنفيذ القوانين أو إلحاق الضرر بالمصلحة العامة أو مصالح المنشآت التجارية.

٣ – *زيادة مشاركة الدول النامية*

**Increasing Participation of Developing Countries**

لما كانت معظم الدول النامية مستوردا صافيا للخدمات،كنتيجة لانخفاض قدرتها التنافسية وبالتالي فانه يتوقع أن يمارس تحرير التجارة الدولية للخدمات آثارا سلبية على اقتصاديات تلك الدول.ومن ثم كان لزاما تشجيعها على المشاركة في التجارة الدولية للخدمات وهذا ما تضمنته

المادة رقم (٤)، التي تقضى بتسهيل زيادة مشاركة الدول النامية في التجارة الدولية للخدمات من خلال التفاوض بين أطراف الاتفاقية حول التزامات محددة لتدعيم طاقة القطاعات الخدماتيـــــة في الدول النامية ورفع مستوى كفاءتها وقدرتها التنافسية وإتاحة إمكانية حصولها على التكنولوجيـــا والاتصال بشبكات المعلومات، بشروط ملائمة، وتحسين إمكانيات وصول هذه الدول إلى قنــوات التوزيع والإعلام وشبكات المعلومات، وتحرير الأسواق في القطاعات وفى وســائل اللوجســتيات ذات الأهمية لصادرات الدول النامية،مع توجيه اهتمام خاص للدول الأقل نموا (LDC) .

## ٤ – *التكامل الاقتصادي* Economic Integration :

تجيز المادة (٥) من الاتفاقية دخول الدول في أي تكتلات إقليمية لتحرير التجارة الدولية في الخدمات بشرط أن تغطى هذه الاتفاقيات قطاعات خدمية كبيرة، وان ينص على إلغاء أو إزالـة جميع أنواع التمييز بين أطراف التكتل، وان لا تؤدى التكتلات إلى إعاقـــة التجــارة الدوليــة في الخدمات. كما نصت الفقرة (٣) من ذات المادة على مراعاة قدر اكبر من المرونة في تطبيق هــذه الشروط عند اتفاق الدول النامية على إقامة تكتل إقليمي فيما بينها بهدف التجارة في الخدمات، كما تتيح هذه المادة للدول النامية إجراء ترتيبات تفضيلية فيما بينها لا تسرى على باقي الدول.

وتبين من سير مفاوضات تحرير التجارة الدولية في الخدمات أن الدول المتخلفة لم تعترض على هذا المبدأ وذلك لارتباط بعضها باتفاقيات تكامل إقليمي، واتفاقيات مناطق حرة واتفاقيــات تفضيلية.

كما ألزمت الاتفاقية الأطراف المتعاقدة الأعضاء في أي اتفاق إقليمي بإخطـــار مجلــس التجارة في الخدمات بهذه الاتفاقيات أو تعديلات لأحكامها.

كما أجازت المادة(٥ مكرر) من نفس الاتفاقية للأطراف المتعاقدة الدخول في اتفاقيــات لتحقيق التكامل بين أسواق العمل بها، وذلك بهدف تحقيق حرية انتقال الأيدي العاملة بين الأطراف المتعاقدة على المستويات الإقليمية. ويجب إخطار مجلس التجارة في الخدمات بهذه الاتفاقيات.

## ٥ – *التنظيم المحلى* Domestic Regulation :

قصد بالتنظيم المحلى الأحكام المنظمة للتجارة الدولية في الخدمات على المستوى المحلي، تعطى هذه الأحكام الأطراف المتعاقدة الحق في تنظيم قطاع الخدمات داخليا بما يخدم أهداف السياسة الوطنية، وبما يتلاءم مع أحكام اتفاقية الجات ولا يعوق حرية التجارة الدولية في الخدمات. كما ترسم هذه الأحكام أسلوب استصدار التراخيص اللازمة لتوريد الأجانب للخدمات إلى أي دولة أخري، كما تلزم الأطراف المتعاقدة بإخطار موردي الخدمات من الأجانب بما اتخذ بشأن طلبات الترخيص لهم لتوريد الخدمات.

وتنظم المادة (٦) من الاتفاقية دور مجلس الخدمات في وضع الضوابط لمنع استخدام المؤهلات والمعايير الفنية وشروط التراخيص كحواجز للتجارة الدولية فى الخدمات.

٦ – الاعتراف Recognition :

فإذا كان الطرف المتعاقد يشترط خبرة معينة ودرجة معينة للتعليم لمنح التراخيص لموردي الخدمات الأجانب، فانه يتعين عليه الاعتراف بالتعليم والخبرة التي يحصل عليها مورد الخدمة في أي بلد آخر.

وقد يكون الاعتراف تلقائيا – أي يتم دون ترتيب أو اتفاق – وفى هذه الحالة لابد من منح المورد الأجنبي الفرصة لإثبات أهلية التعليم والخدمة التي يحصل عليها في بلده للاعتراف وكفايتها للحصول على ترخيص توريد الخدمة. أما إذا كان الاعتراف يتم بموجب اتفاق بين الدول فلابد من إتاحة الفرصة للأطراف المتعاقدة للانضمام إلى هذا الترتيب، وتلزم الاتفاقية الأطراف المتعاقدة، بضرورة إخطار مجلس التجارة في الخدمات بإجراءات الاعتراف القائمة وأية تعديلات تطرأ عليها وذلك خلال سنة من تاريخ إنشاء منظمة التجارة العالمية.

٧ – الاحتكارات وموردو الخدمات الوحيدون

Monopolies & Exclusive Service Providers:

لا تحظر الاتفاقية احتكار توريد الخدمات و إنما تهدف إلى تنظيمها فقط بهدف ضمان عدم إساءة المورد لمركزه الاحتكاري. وتقصر الاتفاقية اهتمامها على تنظيم الاحتكارات التجارية التي تؤثر على حرية التجارة الدولية في الخدمات، وذلك في القطاعات التي تعهد الطرف المتعاقد على

تحريرها بموجب العروض التي يقدمها في جداول الالتزامـــات،ولا تمـــد الاتفاقيـــة اهتمامـــها إلى الاحتكارات الطبيعية التي تفرضها الصفة السيادية للدولة أو مصالحها القومية.

وتجيز الاتفاقية لمجلس التجارة في الخدمات أن يطلب من الأطـــراف المتعـــاقدة إتاحـــة معلومات محددة عن العمليات الاحتكارية وآثارها على الموردين غير المحتكرين.

كما يدخل في هذا الإطار ممارسات الأعمال Business Practices حيث أن بعـــض هذه الممارسات قد تؤدى إلى تقييد المنافسة ،وبالتالي تقييد تجارة الخدمات, وبالتالي ألزمت الاتفاقية الأطراف المتعاقدة بالدخول في مشاورات لإلغاء هذه الممارسات.

٨ – *المدفوعات والتحويلات* Payments & Transfers :

تلتزم الأطراف المتعاقدة بعدم فرض قيود على التحويلات الدولية بالعملات الحـــرة دون تأخير لتمويل العمليات الجارية المتعلقة بالالتزامات المحددة للطرف المتعاقد وذلك وفقـــا لأحكـــام المادة (١١) من الاتفاقية.

ألا انه نظرا لظروف الدول النامية المتمثلة في تزايد أعباء الديون الخارجية والـــواردات، فقد أباحت المادة (١٢) من الاتفاقية للأطراف المتعاقدة التي تواجه مشكلات جسيمة في مـــيزان المدفوعات، أو حتى تهديدا بحدوث هذه المشكلات،أن تفرض قيود وقائية على التجارة الدوليـــة في الخدمات ،وان تقيـــد المدفوعـــات والتحويـــلات Restrictions to the Balance of Payments Safeguard. ويشترط لفرض هذه القيود ألا تتضمن تمييزا ضد أي طرف مـــن الأطراف المتعاقدة،وان تكون القيود متسقة مع النظام الأساسي لصندوق النقد الدولي وان تكـــون في حدود الظروف التي تمر بها الدولة،وألا تحقق ضررا غير ضروري بالمصالح التجارية والماليـــة لأي طرف من الأطراف المتعاقدة، وألا تفرض هذه القيود لحماية قطاعات خدمية معينة، وان تكـــون مؤقتة في حالة فرضها.

٩ – *المشتريات الحكومية* Government Procurement

تستثنى الخدمات التي يتم شراؤها لأغراض حكومية وليست لأغراض تجارية من قواعـــد الدولة الأولى بالرعاية والنفاذ للأسواق والمعاملة الوطنية.

والحقيقة أن موضوع المشتريات الحكومية قد حظي بعناية كبيرة في رحاب مفاوضـــات تحرير التجارة السلعية، فقد تم التوصل لاتفاق في هذا الشأن في جولة طوكيو وأخـــر في جولـة أورجواي،ولكن إقراره كان في إطار اتفاقية جماعية Plulilateral agreement ، أي أن تكـون ملزمة للدول الموقعة عليها فقط وليست ملزمة لجميع الدول،وفي مجال الخدمات فقد اتفق علـــى الدخول في مفاوضات جماعية بشأنها، ولم يتم التوصل إلى اتفاق محدد بشأن تحريرها. وجدير بالذكر أن الدول الموقعة على هذه الاتفاقية في بداية جولة أورجواي بلغت ثلاثة عشر دولة معظمها مـــن دول منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية.

١٠ – *الاستثناءات العامة* General Exeption :

هناك استثناءات عامة من تطبيق قواعد الجات، حيث تجيز هذه الاستثناءات للأطـــراف اتخاذ التدابير التي من شأنها حماية النظام العام والآداب والأمن القومي وسلامة البشر والســـلامة العامة وحماية صحة الحيوان والنبات وتمنح هذه الاستثناءات لجميع الدول دون تمـيز،بشـرط ألا يترتب عل ذلك تمييز بين الدول أو حماية مقنعة أو بصورة تعسفية.

وتجدر التفرقة بين الاستثناء الساكن Static والاستثناء الحركيDynamic :-

فالأول يتعلق بتدابير ينص عليها صراحة التشريع الوطني وتدخل ضمـــن الممارســات التقليدية المستقرة لسلطة الدولة ولا يجوز الاستغناء عنها. أما الاستثناء الحركي فيجيز للعضو اتخاذ تدابير تخالف أحكام الاتفاقيات ولا تدخل ضمن الممارسات التقليدية للدولة .

ويدخل في إطار هذه الاستثناءات، اتخاذ إجراءات معارضة لشرط الدولة الأولى بالرعاية كنتيجة لتوقيع الدولة على اتفاقية لمنع الازدواج الضريبي . وكذلك القيام بتصرفات تتعارض مـع المعاملة الوطنية بهدف ضمان الفرص أو التحصيل العادل والفعال لضرائب الدخل التي تفرض على موردي الخدمات الأجانب.

وتجدر الإشارة إلى انه من بين هذه الاستثناءات أيضا ما تضمنته اتفاقية الخدمـــات مـن نصوص تعفى أطرافها من الالتزام بإتاحة معلومات تمس المصالح الأمنية الأساسية للدولة،كمـا أن الاتفاقية لا تمنع أطرافها من اتخاذ التدابير اللازمة لحماية مصالحها الأمنية الأساسية المتعلقة بتوريـد

الخدمات سواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة لتموين المؤسسات العسكرية،أو ذات الصلة بالمواد الانشطارية أو الانصهارية [1] أو في زمن الحرب.

**١١ – *الدعم* Subsidies:**

نظرا لما يترتب على الدعم من تشويه للتجارة الدولية في الخدمات، فقد بينت الاتفاقية انه يتعين على كل طرف من أطراف الاتفاقية إخطار باقي الأطراف بكافة صور الدعم التي تطبقها في مجال الخدمات الوطنية والتي يمكن أن تؤثر بطريقة مباشرة أو غير مباشرة على التجارة الدولية في الخدمات،وانه يتعين الدخول في مفاوضات يتم تحديد برنامج عملها وإطارها الزمني فيما بعد وذلك بهدف وضع ضوابط للدعم والإعانات بما يكفل تجنب آثار التشوهات التي تنجم عنها،ويستفاد من ذلك انه تم تأجيل التفاوض بشأن الدعم والإعانات المقدمة للخدمات،إلا انه طبقا للمادة(١٥) من الاتفاقية فانه هناك اعتراف بدور الدعم في برامج التنمية وأحقية هذه الدول في الحصول على معاملة مرنة في هذا الخصوص.

***الملاحق القطاعية:***

ارفق بالاتفاقية أربعة ملاحق قطاعية تناولت السمات المميزة لأربعة قطاعات خدمية،وهي توضح الأوجه التجارية والفنية لهذه القطاعات، وقد نصت المادة(٢٩)من الاتفاقية على اعتبار هذه الملاحق جزءا لا يتجزأ منها وهي ملزمة لكافة الدول التي تنضم إلى الاتفاقية وتغطى هذه الملاحق الخدمات الآتية [2]:

**١ – *ملحق الخدمات المالية* Annex on Financial Services**

يقصد بالخدمات المالية وفقا لهذا الملحق – خدمات البنوك وتشمل قبول الودائع والإقراض وخدمات التمويل النقدي والدفع والخصم بجميع أنواعه وتمويل العمليات التجارية والتأجير التمويلي وشيكات المسافرين،والأوامر المصرفية والمتاجرة في البورصة سواء بورصة الأوراق المالية والصرف الأجنبي وكافة الأوراق المالية القابلة للتداول،والأصول المالية بما فيها

---

[1] تخضع هذه المواد لأشراف الوكالة الدولية للطاقة النووية، انظر في تفاصيل ذلك: اسامة المجدوب، مرجع سبق ذكره،ص ١٢٨ –١٢٩.

[2] WTO Secretariat, GATS: The General Agreement in Trade in Services & Related Instruments, E/ ESCWA / TRANS /1999/WG.1/8,P.P.26-37.

السبائك،وإصدار السندات والوساطة النقدية و إدارة الأصول والمحافظ.والتأمين و إعادة التـأمين والوساطة في التأمين والتي تتضمن أعمال السمسرة والوكالة والخدمات والاستشارات الاكتوارية وتقدير المخاطر وتسوية المطالبات.

أي انه إجمالا يمكن القول أنها الخدمات المالية تشمل كل ما يتصل بالبنوك والأوراق المالية والتأمين وإعادة التأمين، باستثناء أنشطة البنوك المركزية أو السلطات النقدية.وقد كفل هذا الملحق الحق للدول الأعضاء في اتخاذ التدابير التي تراها ملائمة لحماية سرية المعلومات وحقوق المستثمرين والمستأمنين.

## ٢ – *ملحق خدمات النقل الجوى* : Annex on Air Transport Services

يحدد الملحق الخدمات التي تدخل في نطاق الاتفاقية وتتمثل في خدمات إصلاح وصيانة الطائرات وبيع وتسويق خدمات النقل الجوى وخدمات نظام الحجز الآلي.وبمفهوم المخالفة فان الاتفاقية لا تنطبق على ما يعرف بحقوق النقل الجوى الأساسية Hard Rights والتي تتعلق بنقل الركاب والبضائع والبريد[١].

كما تتضمن الملحق أن مجلس التجارة في الخدمات مسئول عن المراجعة الدولية لملحق النقل الجوى كل خمس سنوات للنظر في إمكانية توسيع نطاق تطبيق الاتفاقية على مجالات أخرى للنقل الجوى لتتماشى مع التطورات في هذا القطاع.

كما أن الالتزام باتفاقية الخدمات لا يتعارض مع التزامات الأعضاء القائمة وقت بدء ممارسة منظمة التجارة العالمية لمهامها المترتبة على اتفاقيات ثنائية أو متعدية الأطراف.

## ٣ – *ملحق انتقال الأشخاص الطبيعين موردي الخدمات في إطار الاتفاقية* :

**Annex on Movement of Natural Persons Supplying Services Under the Agreement**

وكما هو واضح من عنوان الملحق فان أحكام الاتفاقية تقتصر على انتقالات الأشخاص الطبيعين من دولة إلى أخرى بصفة مؤقتة بهدف توريد خدمات.وبالتالي فانه ابتداءا من اسم الملحق

---

[١] لمزيد من التفاصيل حول مفهوم هذه الحقوق انظر:

د.خيري الحسيني،تقرير مبدئي عن الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات وآثارها على النقل الجوى الدولي وبخاصة في الدول النامية:المعالجة العملية،ورقة مقدمة إلى اجتماع خبراء حول اتفاقية منظمة التجارة العالمية في مجال خدمات النقل البحري والجوى في المنطقة العربية،مرجع سبق ذكره،ص ٢٩-٣٥.

فانه يخرج من نطاقه المسائل المتعلقة بالجنسية والبحث عن العمل. وإقامة أو عمل الأشخاص بصفة دائمة في دولة أخرى.

وقد نص الملحق على استمرار تفاوض الأعضاء بهدف تقديم التزامات لتحرير انتقالات الأشخاص الطبيعيين موردي الخدمات.

٤ – *ملحق خدمات الاتصالات عن بعد* Annex on Telecommunications :

يلزم الملحق الأعضاء بإتاحة كافة المعلومات عن الشبكات وخدمات النقل للجمهور وأسعارها وشروط التراخيص،وذلك إعمالا لمبدأ الشفافية، كما يؤكد على استخدام موردي الخدمات الأجانب –عند حالة ممارستهم نشاطهم– لشبكات الاتصالات بشروط معقولة وغير تمييزيه وبما لا يخل بأمن وسرية المعلومات.

*ثانيا : الالتزامات المحددة:*

وحيث أن الاتفاقية العامة للتجارة والخدمات (GATS) ، لا تنص على التحرير الفوري للخدمات وفتح الأسواق في مختلف قطاعات الخدمات،بل يحدد كل طرف من أطراف التعاقد القطاعات التي يرغب في تحريرها، وهذه الالتزامات لا تسرى إلا على الخدمات المدرجة في الجداول المقدمة من أطراف التعاقد والتي تتضمن التزاماتهم بتحرير خدمات معينة وتحفظاتهم وشروطهم، وتعرف هذه الالتزامات باسم الالتزامات المحددة – وهذا ما عرضته الاتفاقية في الجزء الثاني منها – مبدأ النفاذ للسوق ومبدأ المعاملة الوطنية اللذين نعرض لهما فيما يلي:

١ – *مبدأ النفاذ للسوق:*

ويهدف هذا المبدأ إلى التخلص تدريجيا من بعض الإجراءات التي ترمى إلى الحد من حرية تنقل الخدمات بين أطراف الاتفاقية، وبصفة عامة تحظر المادة(١٦) من الاتفاقية فرض ستة أنواع من القيود:

أ – تقييد عدد موردي الخدمة الأجانب،سواء كان القيد في صورة حصص كمية أو منح حق احتكار أو امتياز وحيد لتقديم الخدمة لموردين محددين.

ب – وضع حد أقصى لمجموع العمليات الخدمية أو إجمالي ناتجها في صورة عددية على شكل حصص.

ج – تقييد عدد الأشخاص الطبيعيين الأجانب الذين يجوز استخدامهم في قطاع معين .

ء – اشتراط شكل قانوني معين.أو نوع معين من المشروعات التي يسمح لمورد الخدمة أن يقدمها من خلاله كاشتراط أن تكون هناك فروع للقيام بالعمل المصرفي مثلا.

هـ – وضع قيود خاصة برأس المال الأجنبي للمشروع، مثل وضع حد أقصى للمساهمة الأجنبية في رأسمال المشروع، أو وضع حد أقصى للقيمة الكلية للاستثمار الأجنبي لكل شركة على حدة أو لجميع الشركات الأجنبية.

ويلاحظ أن هذه القيود سارية ما لم ينص على خلافها في جداول التزامات الأعضاء.

### ٢ – *مبدأ المعاملة الوطنية:*

نصت المادة (١٧) من الاتفاقية أن قطاعات الخدمية المدرجة ضمن جداول التزامات أطراف الاتفاقية، وفى إطار الشروط الواردة بهذه الجداول،فان كل طرف من أطراف الاتفاقية يجب أن يعامل الخدمات الأجنبية والخدمات المحلية،وموردي الخدمات الأجانب والمحليين بلا تميز ضد الأجنبي،وذلك في ضوء جداول الالتزامات المقدمة من كل طرف من أطراف الاتفاقية.

وبصفة عامة لا يجوز تعديل هذه الالتزامات أو سحبها إلا بعد الاتفاق مع الأطراف المتضررة وتعويضها،ولا يكون ذلك إلا بعد ثلاث سنوات من دخول الاتفاقية حيز التنفيذ .

ويلاحظ وجود اختلاف جوهري بين المبادئ الحاكمة للاتفاقية العامة للتعريفات والتجارة (GATT) ، وتلك التي تحكم الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات، ذلك أن مبدأي الدولة الأولى بالرعاية والمعاملة الوطنية نجد انهما يطبقان على كافة المعاملات السلعية إلا إذا كانت هناك استثناءات صريحة. بينما نجد أن نفس المبدأين اقل شمولا في الاتفاقية العامة للتجلوة في الخدمات،فمبدأ الدولة الأولى بالرعاية يشمل مجالات يحددها لكل طرف من أطراف الاتفاقية على أساس قائمة سلبية، أي أن الاتفاقية تسرى على كافة الخدمات ماعدا التي يدرجها كل أطراف الاتفاقية في هذه القائمة.

أما المجالات التي يشملها مبدأ المعاملة الوطنية فيقوم على أساس قائمة إيجابية .أي انها لاتسرى إلا على القطاعات الواردة في هذه الجداول.كما أن الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات

تستحدث التزاما جديدا غير موجود في الجات وهو التزام النفاذ للسوق الذي يتحدد مداه بقائمة إيجابية[1].

ويبين الجدول رقم ( ٢٥ ) شكل ومثال لجدول الالتزامات المحددة(التزامات أفقية وقطاعية) كما يبين الجدول رقم( ٢٦) نسبة القطاعات المشمولة بالتزامات محددة .

[1] برنارد هوكمان وكارلوس براجا،اتفاقية الخدمات والدول العربية،منشورد.سعيد النجار(محرر)، مرجع سبق ذكره،ص ٢٣٣.

جدول رقم ( ٢٥ )

شكل ومثال لجداول الالتزامات المحددة

| التزامات | واسطة التوريد | شروط وقيود بصدد دخول السوق | شروط وتحفظات بشأن المعاملة الوطنية |
|---|---|---|---|
| التزامات أفقية (أي لكافة القطاعات) | توريد عبر الحدود | ((لا يوجد)) | مثل : "لا يوجد"بخلاف التدابير الضريبية التي ينتج عنها فروق في المعاملة بالنسبة لخدمات البحوث والتطوير |
| | استهلاك في الخارج | ((لا يوجد)) | مثل:"غير مثبت" بالنسبة للدعم والحوافز الضريبية والخصم الضريبي. |
| | وجود تجاري(استثمار أجنبي مباشر | مثل:الحد الأقصى لحقوق الملكية الأجنبية بنسبة ٤٩% | مثل :"غير مثبت" بالنسبة للدعم يلزم بموجب القانون"س" الحصول على الموافقة بصدد نسب حقوق الملكية التي تزيد على ٢٥%،والاستثمارات الجديدة التي تزيد على "ص" مليون |
| | دخول مؤقت لأشخاص طبيعيين | مثل :"غير مثبت"باستثناء ما يلي:التنقلات داخل الشركة للمسؤولين التنفيذيين وكبار المديرين.والموظفين المتخصصين مع مراعاة اختبار الاحتياجات الاقتصادية بالنسبة للإقامة التي تزيد عن سنة واحدة.<br>وبائعي الخدمات(موظفي المبيعات) حتى ثلاثة اشهر | مثل :"غير مثبت"فيما عدا فئات الأشخاص الطبيعيين المشار إليهم في خانة دخول السوق. |
| التزام محدد مثل:خدمات هندسة معمارية | توريد عبر الحدود | مثل : " الوجود التجاري لازم" | مثل:"غير مثبت" |
| | استهلاك في الخارج | مثل:"لا يوجد" | مثل:"لا يوجد" |
| | وجود تجاري(استثمار أجنبي مباشر | مثل:" يجب أن يحتفظ الموظفون المحليون بنسبة ٢٥٪من وظائف الإدارة العليا". | مثل:"غير مثبت" |
| | دخول مؤقت لأشخاص طبيعيين | مثل:"غير مثبت"كما ذكر في خانة "الالتزامات الأفقية". | مثل:"غير مثبت"إلا كما ذكر في خانة "الالتزامات الأفقية". |

Source: Hoekman,Bernad.(Tentative First steps : An Assessment of the Uruguay Round Agreement on Services ) Paper for W.B. Conference(The Uruguay Round & Developing Countries ) January 1995,P.6.

## جدول رقم ( ٢٦ )

## الشمولية القطاعية للالتزامات المحددة(٪)

## (أو القطاعات المشمولة بالتزامات محددة)

| دخول السوق | بلدان الدخل المرتفع | كل البلدان الأخرى | البلدان النامية الكبيرة | مصر |
|---|---|---|---|---|
| "المجموع"المتوسط(قطاعات/وسائط كنسبة من مجموع قائمة GNS)* | ٥٣,٣ | ١٥,١ | ٢٩,٦ | ١٦,٧٧ |
| متوسط الشمولية(قطاعات/وسائط كنسبة من مجموع قائمة GNS)*مرجحة بعاملي الانفتاح ومقياس التثبيت) | ٤٠,٦ | ٩,٤ | ١٧,١ | ١٠,٤٨ |
| مجموع الشمولية (كنسبة من المجموع المتوسط) | ٧٦,٢ | ٦٢,٣ | ٥٧,٧ | ٦٢,٥ |
| بند "لا قيود" كنسبة من العرض الكلي (بدون قياس) | ٥٦,٤ | ٤٧,٣ | ٣٦,٧ | ٤٧,١ |
| بند"لاقيود" كنسبة من مجموع قائمة GNS | ٣٠,٥ | ٦,٧ | ١٠,٩ | ٧,٩ |
| المعاملة الوطنية | | | | |
| "المجموع"المتوسط(قطاعات/وسائط كنسبة من مجموع قائمة GNS)* | ٥٣,٣ | ١٥,١ | ٢٩,٦ | ١٦,٧٧ |
| متوسط الشمولية(قطاعات/وسائط كنسبة من مجموع قائمة GNS)*مرجحة بعاملي الانفتاح ومقياس التثبيت) | ٤٣,٤ | ١٠,٢ | ١٨,٨ | ١١,٥٩ |
| مجموع الشمولية (كنسبة من المجموع المتوسط) | ٧٩,٥ | ٦٧,٥ | ٦٣,٥ | ٦٩,٧ |
| بند "لاقيود" كنسبة من العرض الكلي (بدون قياس) | ٦٥,١ | ٦٠,٤ | ٤٩,٣ | ٦١,٥ |
| بند"لاقيود" كنسبة من مجموع قائمة GNS | ٣٥,٣ | ٨,٥ | ١٤,٦ | ١٠,٣ |
| بنود التذكير | | | | |
| "لاقيود" على دخول السوق والمعاملة الوطنية كنسبة من مجموع قائمة GNS | ٢٨ | ٦,٤ | ١٠ | ٧,٩ |

**Source: Ibid.P.7**

وهكذا نجد أن الاتفاقية العامة بشأن التجارة في الخدمات (GATS) لا تتضمن أحكاما تتضمن معاملة تفضيلية للدول النامية على النحو الوارد بأحكام الجزء الرابع من اتفاقية الجات باستثناء ما تضمنته المواد الثالثة والرابعة والخامسة منه.

فالمادة الثالثة والخاصة بالشفافية تطالب الدول المتقدمة بإنشاء نقاط اتصال لتسهيل استفادة موردي الخدمات في الدول النامية من المعلومات المتعلقة بالجوانب التجارية والفنية

لخدمات محددة وكذلك متطلبات التسجيل والاعتراف والحصول على المؤهلات التخصصية بالإضافة إلى مدى توافر تكنولوجيا الخدمات.

كما أن المادة الرابعة التي تقضي بضرورة تسهيل مشاركة الدول النامية على نحو متزايد في التجارة الدولية للخدمات، وذلك من خلال إلزام الدول المتقدمة بتسهيل حصول الدول النامية على التكنولوجيا على أساس تجارى، تحسين الاستفادة من قنوات التوزيع وشبكات المعلومات وتحرير النفاذ إلى السوق في قطاعات الخدمات التي تصدرها،هذا بالإضافة إلى ما قدمته المادة الخامسة في شأن التكامل الاقتصادي وكذا المادة السابعة في القيود التي تهدف إلى المحافظة على توازن ميزان المدفوعات فضلا عما أقرته المادة الخامسة عشر حيث أقرت دور الدعم في برامج التنمية في الدول النامية وذلك على النحو الذي فصلناه فيما سبق.

وثمة معاملة خاصة للدول النامية في إطار هذه الاتفاقية تتضمنها المادة التاسعة عشر من الاتفاقية، حيث سمحت للدول النامية بان تقدم قدرا من الالتزامات المحددة اقل من مثيله في الدول الصناعية المتقدمة[1].

## موقف مفاوضات تحرير الخدمات بعد الاجتماع الوزاري بمراكش ١٩٩٤:

بالرغم من النهاية الناجحة لجولة أورجواي إلا أن هناك مجموعة من الموضوعات لم تحسم في إطارها وعند توقيع الوثيقة الختامية بمراكش في أبريل ١٩٩٤ تم الاتفاق على استمرار المفاوضات لتحرير قطاع الخدمات من خلال استمرار المفاوضات لفترات إضافية على أساس اختياري أي بين الدول التي ترغب في ذلك. لتحسين الالتزامات المحددة المقدمة في القطاعات الآتية:

### ١ – *قطاع الخدمات المالية:*

تم الاتفاق على استمرار التفاوض بشأنه لمدة ستة شهور من تاريخ سريان اتفاقية منظمة التجارة العالمية أي تبدأ من يناير ١٩٩٥ وتنتهي في نهاية شهر يونيه١٩٩٥ والهدف من استمرار

---

[1] لمزيد من التفاصيل حول هذه المعاملة التفضيلية للدول النامية انظر:

المركز الإسلامي لتنمية التجارة،جولة أورجواي، تجارة الخدمات،الاتفاقية العامة لتجارة الخدمات والدول الأعضاء في منظمة المؤتمر الإسلامي،مرجع سبق ذكره، ص ٨٥-٨٧ .

المفاوضات تحسين العروض المقدمة من الدول الأعضاء وتحديد الموقف النهائي من استثناء الدولة الأولى بالرعاية وعلى أن تعرض التوصيات على مجلس التجارة في الخدمات وتصبح ملزمة إذا اقرها المجلس.

وقد انتهت المفاوضات إلى اتفاق مؤقت بشأن تحرير تجارة الخدمات المالية بين أعضاء منظمة التجارة العالمية اعتبارا من ١٩٩٦/٧/١ إلى ١٩٩٧/١٢/٣١ دون مشاركة الولايات المتحدة الأمريكية التي رفضت تطبيق شروط الدولة الأولى بالرعاية على الأنشطة الجديدة في مجال الخدمات المالية التي تبدأ الدول في ممارستها في الأراضي الأمريكية من أول يوليو ١٩٩٥.

والحقيقة انه على الرغم من عدم موافقة الولايات المتحدة الأمريكية على اتفاقية تحرير تجارة الخدمات المالية وعدم مشاركتها فيها فان المفاوضات لم تفشل وذلك نتيجة لنجاح دول الاتحاد الأوربي في توحيد صفوف الدول الأخرى في مواجهة الموقف الأمريكي.وبالتالي في التوصل إلى اتفاق مؤقت على أمل أن تعيد الولايات المتحدة النظر في موقفها[1].

وبالفعل وافقت الولايات المتحدة على تطبيق مبدأ الدولة الأولى بالرعاية،وبالتالي تم التوصل إلى اتفاق لتحرير قطاع الخدمات المالية.وقد اتفقت سبعون دولة تمثل أسواقها المالية نحو ٩٥٪ من الأسواق المالية على مستوى العالم،لتحرير تجارة الخدمات المالية والمصرفية والتأمينية وذلك في الثالث عشر من شهر ديسمبر١٩٩٧ وعلى أن تدخل الاتفاقية حيز التنفيذ مع بداية عام ١٩٩٩[2].وتجدر الإشارة إلى أن تسعة دول عربية وقعت على هذه الاتفاقية هي: البحرين، جيبوتي، مصر، الكويت، موريتانيا، المغرب، قطر، تونس، الإمارات العربية المتحدة.

### ٢ – *قطاع الاتصالات السلكية واللاسلكية:*

نظرا لان هذا القطاع مملوك للدولة في معظم دول العالم،فلم تقدم معظم الدول عروضا بتحرير التجارة في القطاع.ولما كانت الدول المتقدمة تتمتع بميزة نسبية في القطاع فهي تتمسك

---

[1] تقرير اللجنة الدائمة لمتابعة جولة أوروجواي،تقرير بشأن الاجتماع الأول للجنة الفرعية للخدمات،بتاريخ ٩ اكتوبر١٩٩٥.

[2] البنك الأهلي المصري،توقيع مصر اتفاقية تحرير تجارة الخدمات، النشرة الاقتصادية العدد الرابع المجلد الخمسون،١٩٩٧،ص ٣٠.

بتحريره،ولهذا تم الاتفاق على تشكيل مجموعة للتفاوض بشأن تحرير هذا القطاع بعد اتفاق مراكشي وحتى ٣٠ أبريل ١٩٩٦.وقد شارك في هذه المفاوضات سبع وعشرون دولة من بينها مصر.إلا انه لم يتم التوصل إلى اتفاق محدد خلال هذه الفترة.

ويرجع سبب تعثر المفاوضات في أبريل ٩٦.لعدم قبول الولايات المتحدة حينئذ– العروض المقدمة من ٤٨ دولة وقبولها لعروض عشرون دولة فقط– وعلى ذلك بدأت جولة أخرى من المفاوضات توصلت في نهايتها ثمان وستون دولة يمثل نصيبها نحو ٩٠٪ من إيرادات الاتصالات العالمية إلى اتفاق لتحرير التجارة الدولية في الاتصالات وذلك عام ١٩٩٧.واتفق على أن تدخل الاتفاقية حيز التنفيذ من بداية ١٩٩٨. ومن المنتظر أن يؤدى هذا الاتفاق إلى انفتاح أسواق الاتصالات في الدول الموقعة على هذه الاتفاقية أمام المنافسة والاستثمارات الأجنبية[1].

وتجدر الإشارة أن دولتين عربيتين فقط وقعت على هذا الاتفاق هما المغرب وتونس.

### ٣ – *انتقال العمالة:–*

ركزت الاتفاقية على تحرير انتقال ذوى الياقات البيضاء وأغفلت ذوى الياقات الزرقاء،لذا طالبت الدول النامية بفتح باب التفاوض حول حرية انتقال الأيدي العاملة،وبالفعل تم الاتفاق على تشكيل لجنة للتفاوض بهذا الخصوص وعلى أن تبدأ أعمالها في مايو ١٩٩٤ وان تقدم تقريرها بعد عام من بدء أعمالها إلى مجلس التجارة في الخدمات.

وجدير بالذكر أن هذه المفاوضات لم تسفر عن نتائج إيجابية لصالح انتقال الأيدي العاملة. لتشدد الدول المتقدمة في فتح أسواقها أمام عمالة الدول المتخلفة،وتم الاتفاق على تأجيل التفاوض بشأنها إلى جولة المفاوضات القادمة المزمع بدأها عام ٢٠٠٠.

### ٤ – *قطاع النقل البحري:–*

لاشك أن تكلفة النقل تنعكس على أسعار السلع محل التبادل الدولي، وان قيام الدول بدعم قطاع النقل البحري يخفض أسعار صادراتها.وبالتالي يمنحها ميزة تنافسية في الأسواق

---

[1] البنك الأهلي المصري، تحرير التجارة الدولية في الاتصالات، النشرة الاقتصادية، العدد الأول المجلد الخمسون ١٩٩٧، ص ٤٤ –٤٥ .

الدولية،لذا تسعى الدول الأوربية لتحرير قطاع النقل البحري، في حين أن الولايات المتحدة الأمريكية تتخذ موقفا مغايرا للموقف الأوربي لعدم تمتعها بميزة تنافسية في قطاع النقل البحري،ونظرا لاختلاف المصالح الأوربية والأمريكية فيما يتعلق بقطاع النقل البحري لم يتم التوصل لاتفاق بشأنه خلال جولة أورجواي،لذا فقد تقرر مد المفاوضات اعتبارا من مايو ١٩٩٤ حتى نهاية يونيو ١٩٩٦ بغية التوصل إلى اتفاق في هذا المجال.كما وقد انتهت هذه الفترة دون الوصول إلى اتفاق ،وتم الاتفاق في ٢٨ يونيو ١٩٩٦ على تعليق المفاوضات بشأن خدمات النقل البحري لحين بدء جولة جديدة من المفاوضات (٢٠٠٠- ٢٠٠٤). وهذا هو موضوع المبحث التالي.

## الخلاصـــة :

تتكون الاتفاقية العامة لتجارة الخدمات من ستة أجزاء، يختص الجزء الأول منها بتحديد نطاق سريان الاتفاقية وتعريف الخدمات وهو يفرق بين أربعة أنماط للتجارة الدولية للخدمات وفقا لنمط تأدية الخدمة:

توريد الخدمات عبر الحدود،الاستهلاك الخارجي، التواجد التجارى، وتوريد الخدمة من خلال تواجد الأشخاص الطبيعيين.

ويتناول الجزء الثاني الالتزامات العامة.وتتضمن مجموعة من الالتزامات تتمثل فى:

شرط الدولة الأولى بالرعاية – الشفافية – زيادة مشاركة الدول النامية – والتكامل الاقتصادي والتنظيم المحلى والاعتراف – والاحتكارات وموردو الخدمات الوحيدون، والمدفوعات والتحويلات والمشتريات الحكومية والاستثناءات العامة والدعم. كما تضم الاتفاقية أربعة ملاحق قطاعية تشمل الخدمات المالية والنقل الجوى والاتصالات عن بعد وانتقال الأشخاص الطبيعيين موردي الخدمات.

أما الجزء الثالث فيتعلق بالالتزامات المحددة فتتضمن مبدأي النفاذ للسوق والمعاملة الوطنية.

بينما يعرض الجزء الرابع من الاتفاقية التحرير التدريجي. ويبين الجزء الخامس الأحكام التنظيمية. أما الجزء السادس فيعرض الأحكام الختامية.

وقد عرض هذا المبحث لموقف تحرير الخدمات بعد الاجتماع الوزاري بمراكش عام ١٩٩٤ وتبين انه تم الاتفاق على استمرار المفاوضات على أساس اختياري لتحسين الالتزامات المحددة المقدمة فى قطاعات الخدمات المالية والاتصالات وانتقالات العمالة والنقل البحري. وقد تم التوصل إلي اتفاق فى الثلاثة خدمات الأولى أما النقل البحري فلم يتم التوصل إلى اتفاق بعد وتم تعليق المفاوضات لحين بدء الجولة التالية من المفاوضات. وفى هذا ما يدعونا للتعرف على ما تم فى مفاوضات تحرير خدمات النقل البحري وهذا موضوع المبحث الثاني:

# المبحث الثالث

# مفاوضات تحرير خدمات النقل البحري

من المعلوم أن موضوع تحرير التجارة الدولية في الخدمات عرض أثناء التحضير لجولة أورجواي في عام ١٩٨٢، ونوقش في تلك الجولة التي امتدت من عام ١٩٨٢ وحتى ١٩٩٣. وقد انتهت الجولة بميلاد الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات على النحو السابق بيانه. وقد كان النقل البحري من القطاعات التي لم يتم الاتفاق بشأنها في إطار جولة أورجواي.

وقد تضمن الإعلان الوزاري في ختام جولة مراكش مد اجل المفاوضات بشأن خدمات النقل البحري اعتبارا من مايو ٩٤ وحتى ٣٠ يونيو ٩٦. بهدف التوصل إلى اتفاق في هذا المجال،إلا أن هذه المفاوضات لم تحقق النتائج المرجوة منها وتقرر تعليق المفاوضات في ٢٨ يونيو ٩٦،على أن يعاد التفاوض بشأن النقل البحري مرة أخرى في جولة المفاوضات القادمة التي من المقرر أن تبدأ مع بداية عام ٢٠٠٠ وتنتهي عام ٢٠٠٤ .

أي انه أجريت مفاوضات تحرير التجارة الدولية في خدمات النقل البحري مرتين. كانت خلال جولة أورجواي في الفترة (٩٣/٨٦)والثانية في الفترة من مايو ٩٤ وحتى يونيو ٩٦، ولم يتم التوصل إلى اتفاق لتحرير خدمات النقل البحري.

ترى ما هو سبب فشل مفاوضات تحرير خدمات النقل البحري في المرتين ؟ هذا ما سيجيب عنه هذا المبحث:

أولا : مفاوضات تحرير خدمات النقل البحري أبان جولة أورجواي(٩٣/٨٦).

ثانيا : مفاوضات تحرير خدمات النقل البحري بعد إعلان مراكشي (مايو٩٤/يونيو٩٦).

## أولا : مفاوضات تحرير خدمات النقل البحري أبان جولة أورجواي(٨٦/٩٣):

أجريت مفاوضات تحرير خدمات النقل البحري خلال جولة أورجواي، وقد كان عـدم التوصل إلى اتفاق بشأن النقل البحري. إحدى أخريات العقبات التي تعترض ختام الجولة، حيـث ظهرت صعوبات جمة حالت دون التوصل إلى اتفاق بشأن تحرير خدمات قطاع النقل البحـري، وبصفة خاصة فيما يتعلق بخدمات الملاحة الدولية ما اصطلح على تسميته Blue Water (تميـيزا لها عن الملاحة الساحلية Cabotage ).

حيث كانت الصعوبات في مجال استخدام تسهيلات الموانئ والنفاذ إليها وكـذا مجـال الخدمات المساعدة كالشحن والتفريغ والتوكيلات ومقدمي بضائع الشحن وما شابه ذلـك مـن خدمات اقل حدة ،وتمثلت تلك الصعوبات أساسا في نفاذ موردي الخدمات الأجانب إلى السوق. ولم يكتب للمفاوضات النجاح لغياب التزامات القوى العظمى الذي أدى إلى الفشل في التوصـل إلى ما اصطلح على تسميته بالتكتل الحرج (Critical Mass) للدول الرئيسية في النقل البحـوي الذي يمكنه الوصول لاتفاق بشأن تحرير خدمات النقل البحري[1].

ويرجع بعض خبراء منظمة التجارة العالمية سبب فشل المفاوضات أثناء جولة أورجـواي إلى سببين رئيسين:

*أولهما:* مقاومة محترفي النقل البحري لمبادئ وقواعد الاتفاقية العامة للتجارة في الخدماتGATS

*وثانيهما :* هو موقف الولايات المتحدة المناوئ لتحرير خدمات النقل البحري واستغلال الاتحـاد الأوربي لهذا الموقف تكتيكيا للاستفادة به في المساومة على إبقاء قطاع الصوتيات والمرئيات خـارج حظيرة الاتفاقية العامة لتحرير الخدمات[2].وذلك على النحو الذي نفصله فيما يلي:

١ – وترجع أسباب مقاومة محترفي النقل البحري لمبادئ وقواعد الاتفاقيـة العامـة للتجـارة في الخدمات إلى ما يلي:

---

[1]Peter Faust, Maritime Transport Services in Context of GATS, Paper presented, to Expert Group on WTO Agreement on Maritime & Air Transport Services in Arab Region, held in Beirut.9 –11 June 1999.P.2.

[2]Ibid., P.2.

أ – إحساس محترفي النقل البحري بخصوصية هذا القطاع،وهذه الخصوصية أفرزت أداة قانونيـــة وتنظيمات خاصة بالقطاع، بالإضافة إلى تقنياته المحددة وبالتالي فهم يستشعرون صعوبة معاملتـــه بنفس الأسس التي تعامل بها باقي القطاعات الخدمية.

ب – التخوف من مخاطر تحول الممارسات العملية إلى قوانين وتشريعات في ظل الاتفاقية العامـــة للتجارة في الخدمات،وعلى سبيل المثال فان ملاك السفن يتخوفون من أن عـــدم إزالـــة القيـــود الموجودة من خلال العروض المقدمة من الدول(نظام حجز البضائع مثلا) ســـيؤدى إلى اكتســـابها الشرعية وسيعترف بها كقانون.

ج – كما يعترض محترفو النقل البحري على إدراج النقل البحري في إطـــار الاتفاقيـــة العامـــة للخدمات،تأسيسا على تخوفهم من مغبة المقايضة على قطاع آخر في إطار مفاوضات اكبر لتحريـــر الخدمات.

والحقيقة أن مثل هذه المقايضة ممكنة،وحيث أن الولايات المتحدة قايضت عـــدم تحريـــر خدمات النقل البحري مع الاتحاد الأوربي بعدم تحرير قطاع الصوتيات والمرئيات،ومن وجهة نظـــر ملاك السفن أنه لا يوجد ما يمنع من التوسع في التزامات النقل البحري للمقايضة على التوســـع في التزامات قطاع آخر.

ء – يعتقد محترفو النقل البحري بان الاتفاقيات الثنائية تمكنهم من الحصول على مزايا اكثر مـــن تلك التي يحصلون عليها من الاتفاقيات متعددة الأطراف.

هـ السبب الأخير لمعاداة ملاك السفن تحديدا لنظام الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات،هو عـــدم وضوح موقف المؤتمرات الملاحية في ظل هذه الاتفاقية، وكذلك المخاطر التي يمكـــن أن تفرضـــها القواعد المنظمة للمنافسة في ظل هذه الاتفاقية على أنشـــطة المؤتمـــرات الملاحيـــة والتحالفـــات والكونسورتيا.

## ٢ – موقف الولايات المتحدة والاتحاد الأوربي من الاتفاقية:

ومما لاشك فيه أن مشغلي النقل البحري من خلال أنشطتهم متعدية الجنسية،وتجمعـــاتهم وتحالفاتهم، لهم تأثير في صياغة مواقف دولهم من الاتفاقية.

وتعاني الولايات المتحدة – بصفة خاصة – من صعوبات سياسية في تحرير خدمات النقل البحـــري، لقوة قطاع النقل البحري كجماعة ضغط بها من جهة ،ولضعف مركزها التنافسي في هذا المجال من

جهة أخرى.والحقيقة أن النقل البحري الأمريكي لا يستطيع الصمود أمام المنافسة الخارجية وضعف مركزها التنافسي في هذا المجال يثير قلق مؤسسة الرئاسة الأمريكية منذ عهد الرئيس جيمي كارتر،ففي خطاب موجه منه إلى السيد جون مرفي رئيس اللجنة الفيدرالية للنقل البحري بتاريخ ٢٠ يوليو ١٩٧٩ بين أن صناعة النقل البحري الأمريكي تواجه مستقبل غير مؤكد ، فالشركات الخطية الأمريكية تتعرض لمنافسة عاتية من أساطيل الدول الأخرى،وقد أفلست شركتان أمريكيتان في عام ٧٨،وان أسطول نقل البضائع الصب الذي يرفع العلم الأمريكي اقل من أن يواجه المنافسة العالمية ومجال عمله محصور فقط في التجارة الساحلية ويتكون من ١٩ سفينة منها ١٣سفينة أعمارها تتجاوز ٣٠ عاما وهذا الأسطول ينقل ٢٪ من تجارة الصب الجاف الأمريكية،أما صناعة بناء السفن فهي غير قادرة على كسب أوامر بناء سفن جديدة تكفي للحفاظ على طاقتها المستغلة حاليا وببساطة فان الأسطول الأمريكي في عام ١٩٥٠ كان يتكون من ١٢٢٤ سفينة وتناقص في عام ١٩٧٩ إلى ٥٨٢ سفينة تحمل ٥٪ فقط من التجارة الخارجية الأمريكية[1]. والحقيقة أن المركز التنافسي للنقل البحري الأمريكي لم يتغير بالرغم من جهود الحكومات المتعاقبة ودعمها المتواصل له ويتبين ذلك من ارتفاع تكلفة النقل البحري وارتفاع النوالين الأمر الذي حدا بالولايات المتحدة على النص في كل اتفاقية من اتفاقيات المعونة على اشتراط نقلها على سفن أمريكية. ويكفي ان نشير الى ان حمولة الاسطول الامريكى كانت تمثل نحو ٤٠٪من حمولة الاسطول العالمى عام ١٩٩٤،وتوالى انخفاض هذه النسبة حتى بلغت نحو ٤٪عام[2] ١٩٩٢.

ويعرض الجدول التالي لمقارنة بين أجور الطاقم فى الولايات المتحدة والدول الأخرى فى النوعيات المختلفة من السفن

1White House Lines up with shippers in opposition to closed comperences,Cargo Sharing; OKS shipper councils, American Shipper August,1987,P.P 2 –4.
2General Accounting Office, Maritime Industry: Cargo Reference Laws , Estimated Costs & Effects , Report to Congress Requesters,November 1994. P.P.26-27.

جدول رقم ( ٢٧)

مقارنة بين أجور الطاقم فى الولايات المتحدة والدول الأجنبية

فى النوعيات المختلفة من السفن

| نوع السفينة | جنسية السفينة | تكلفة الطاقم بالدولار | عدد الطاقم |
|---|---|---|---|
| حاويات حديثة وكبيرة | الولايات المتحدة | ١١-٩,٨٠٠$ | ٢١ |
| | اوروبا | ٣,١-٢,٢ | ١٨-١٦ |
| | الأسيان | ٣-١,٤ | ١٨-١١ |
| | اعلام الملائمة | ٢.١ - ١,٤ | ٢٣ - ١٨ |
| الحاويات القديمة | الولايات المتحدة | ١٣.٣ - ١٣,٢ | ٣٥ |
| | اوروبا | ٤ - ٢,٢ | ٢١-١٨ |
| | الأسيان | ٢-١,٢ | ٢٦-١٧ |
| | اعلام الملائمة | ٢,٢-١,٤ | ٢٦-٢٤ |
| سفن البضاعة العامة | الولايات المتحدة | ١٣,١-١٢,٧ | ٣٤ |
| | اوروبا | ٤-٢,٥ | ٢٦-٢١ |
| | الأسيان | ١,٤-١,٢ | ٢٦-١٨ |
| | أعلام الملائمة | ٢,١-١,٢ | ٢٦-٢٥ |
| الصب الجاف | الولايات المتحدة | ٦,٥-٦,٤ | ٢١ |
| | أعلام الملائمة | ١,٩ | ٢٥ |
| ناقلات البترول | الولايات المتحدة | ١٠-٩,٢ | ٢٦ |
| | أعلام الملائمة | ١,٩ | ٢٦ |

**Source: Maritime Administration, Cited from, General Accounting office, Maritime Industry: Cargo Preference Laws, Estimated Costs & Effects, Report to Congressional Requesters, November 1994, P.12.**

يتضح من الجدول عاليه أن أجور الطاقم فى سفن الحاويات الجديدة الأمريكية تبلغ نحـــو أربعة أضعاف أجور الطاقم فى أوروبا واكثر من خمسة أضعاف أجور الطاقم فى الآسيان، ونحو ستة أضعاف أجور الطاقم فى دول أعلام الملائمة .ولا يقتصر الأمر على سفن الحاويات الجديدة بـل أن مقارنة أجور الطاقم فى الولايات المتحدة فى باقي نوعيات السفن تكشف بشكل أوضح عن ضعف المركز التنافسي للولايات المتحدة فى مجال النقل البحري.

كما يوضح الجدول التالي تقدير تكاليف تفضيل الناقلين الوطنين بالولايات المتحـــدة في الفترة من ( ٥٩-٩٣ )

جدول رقم ( ٢٨)

تقدير تكاليف تفضيل الناقلين الوطنيين بالولايات المتحدة

بالفترة من ( ٨٩ – ٩٣ )

القيمة بالمليون دولار بأسعار سنة ٩٣

| الجهة | ٨٩ | ٩٠ | ٩١ | ٩٢ | ٩٣ |
|---|---|---|---|---|---|
| الدفاع | ٣٧٦ | ٣٥٣ | ٩٦٩ | ٣٥٢ | ٣٦١ |
| الزراعة | ١٦٦ | ١٢١ | ١١٧ | ١٢٠ | ٢٦٤ |
| الوكالة الدولية للتنمية | ٢٧ | ٢٥ | ١٣ | ١٣ | ٣٨ |
| إدارة النقل البحري | ٥٠ | ٢٤ | ٣٦ | ٥٢ | ٦٢ |
| الطاقة | ١ | ٤ | — | ٢ | ٢ |
| الإجمالي | ٦٢٠ | ٥٢٧ | ١١٣٥ | ٥٣٩ | ٧٢٧ |

**Source: Data submitted to the office of management budget, federal budgets, Aid, and GAO's analysis of data from DOE. Cited from , general Accounting office, Op. Cit.,p. 12.**

وبالإضافة الي ذلك ، فان الولايات المتحدة تقدم دعما كبيرا لملاك ومشغلي النقل البحري ، علي النحو الذي سنفصله فيما بعد .

وتأسيسا علي ما تقدم ، لم تتمكن من تقديم ألتزامات لتحريره في إطار جولة أورجواي، إلا أنها استطاعت قبل انتهاء الجولة من تقديم عرض محدد للتحرير استبعدت منه السلع العسكرية الممولة من المعونة الاقتصادية، والمبيعات العسكرية والمشتريات الحكومية من التزامات التحرير ،وبالتالي أصبحت التزاماتها لا تمثل سوى ٢,٥٪ من إجمالي النقل البحري الأمريكي[1]. وبالتالي بات من الصعب مقاومته من قبل جماعات الضغط بقطاع النقل البحري الأمريكي.

أما الاتحاد الأوربي فقد استمر الموقف الأمريكي المناوئ لتحرير خدمات النقل البحري،إذ حاول الضغط على الولايات المتحدة لتقديم عرضها لتحرير هذا القطاع، وعندما قدمت عرضها وصفه بأنه ليس له قيمة تجارية Non Commercial Value مثله مثل باقي عروض الدول النامية.

---

[1] رباب احمد عبدالله الوكيل ومحمد محمد علي إبراهيم،الآثار الاقتصادية لجولة أورجواي على قطاع النقل البحري العربي،ورقة مقدمة إلى اجتماع خبراء حول اتفاقية منظمة التجارة العالمية في مجال الخدمات النقل البحري والجوى في المنطقة العربية، بيروت ٩-١١ حزيران/يونيو١٩٩٩ ، ص ٩.

والحقيقة أن الاتحاد الأوربي كان يهدف من وراء ذلك مقايضة عدم تحرير قطاع النقل البحري بقطاع الصوتيات والمرئيات واستخدامه كورقة ضغط في باقي مجالات التفاوض وأهمها الدعم والطيران وحقوق الملكية الفكرية.وقد نجحت خطة الاتحاد الأوربي وسحبت الولايات المتحدة عرضها.

أما بالنسبة لموقف باقي الدول من قضية تحرير النقل البحري، نجد أن معظم الدول الرئيسية في النقل البحري وخصوصا دول جنوب شرق آسيا وأمريكا الجنوبية لم تشعر بالحاجة إلى تقديم التزامات ذات قيمة، لإدراكهم أن اللاعب الرئيسي وهو الولايات المتحدة لن يقدم عرضا،وفي هذه الحالة فان قيام تلك الدول بتقديم عروضا ذات قيمة معناه اختلال في التوازن.

وفي ضوء ما تقدم وبالرغم من تقديم اثنين وثلاثين دولة لالتزامات محددة في جداولها لتحرير قطاع النقل البحري على أساس شرط الدولة الأولى بالرعاية (MFN) ،فقد فشلت مفاوضات تحرير هذا القطاع في إطار جولة أورجواي.وقد انعكس صدى ذلك في الإعلان الوزاري عن المفاوضات في مجال النقل البحري حيث اتفق على استمرار المفاوضات بشأنه على أساس اختياري، بهدف التوصل إلى جداول التزامات محددة في مجالات خدمات النقل البحري والخدمات المساعدة والنفاذ إلى الموانئ واستخدام تسهيلاتها.وقد تم تشكيل مجموعة عمل Negotiating Group on Maritime Transport Services للتفاوض في شأن تحرير خدمات النقل البحري وذلك اعتبارا من مايو ٩٤ وعلى أن تنتهي إلى تقرير نهائي بشأنها في موعد غايته ٣٠ يونيو ٩٦.

ترى ماذا دار في هذه المفاوضات ولماذا انتهت بالفشل هي الأخرى هذا ما توضحه النقطة التالية:-

### ثانيا : مفاوضات تحرير خدمات النقل البحري بعد إعلان مراكش (مايو٩٤-يونيو٩٦):

ونتيجة لكون المفاوضات مستمرة على أساس اختياري فقد شاركت اثنين واربعون دولة بجنيف،من خلال مجموعة التفاوض في خدمات النقل البحري (NGMTS) وذلك في الفترة من مايو ١٩٩٤ وحتى يونيو١٩٩٦ التي عقدت سبعة عشر اجتماعا في خلال تلك الفترة للوصول إلى اتفاق لتحرير خدمات النقل البحري .

وقد اتفقت على انه أبان فترة التفاوض لا داعي لاستمرار الاستثناءات من شرط الدولة الأولى بالرعاية،ومن القواعد المتفق عليها في هذه المفاوضات انه يجوز لأي دولة من الدول تحسين أو تعديل أو سحب أية التزامات لتحرير هذا القطاع والتي سبق لها تقديمها أثناء مفاوضات جولة أورجواي دون التزام بالتعويض[1]،وفي حالة التوصل إلى اتفاق في هذه المفاوضات،سيتم إدراج نتائجه بجداول التزامات الدول بل ستصبح جزءا من الاتفاقية،وسيتم تطبيق شرط الدولة الأولى بالرعاية (MFN) ، وتتوقف أية استثناءات من تطبيقه.كما تقرر ضرورة إحجام الدول المشاركة في المفاوضات عن اتخاذ أية إجراءات تؤثر على التجارة في خدمات النقل البحري، فيما عدا الإجراءات التي تستهدف تدعيم وتحسين تحرير التجارة في تلك الخدمات،وذلك إلى أن يحين تاريخ تنفيذ نتائج المفاوضات مجموعة التفاوض في خدمات النقل البحري.

وطبقا للإعلان الوزاري، فأن من مفاوضات تحرير خدمات النقل البحري ترتكز على ثلاثة أعمدة Parils رئيسية. كما أوضحت مجموعة التفاوض على خدمات النقل البحري انه ينطوي تحت كل منها مجموعة من الأنشطة الفرعية وفقا لما يلي:

١ – الملاحة الدولية وتتضمن أنشطة نقل الركاب والبضائع باستثناء الملاحة الساحلية.

٢ – الخدمات المساعدة وتشمل:

أ – تداول البضائع : ويقصد به عمليات الشحن والتفريغ من والى السفينة، عمليات ربط وحل البضائع، عمليات استلام وتسليم وحفظ البضائع قبل الشحن وبعد التفريغ.ولا تتضمن الأنشطة المباشرة للأحواض المستقلة تنظيميا.

ب – خدمات التخزين Storage & Worehausing Services

ج – خدمات التخليص الجمركي Customers Clearance Services

وتتضمن إنهاء الإجراءات الجمركية المتعلقة بالتصدير أو الاستيراد أو نقل البضائع.

ء – خدمات محطات الحاويات وملحقاتها: Container Station & Depot : ويقصد بها الأنشطة المتعلقة بتخزين الحاويات سواء داخل الميناء أو في ملاحق خارجية سواء الفارغة أو المملوءة واصلاح الحاويات وتهيئتها للشحن.

---

[1] يلاحظ أن التعويض في حالة سحب التزام يكون تعويضا غير مادي وإنما يكون التعويض بتقديم التزامات إضافية في قطاع آخر.

هـ- خدمات التوكيلات الملاحية Maritime Agency Services :ويندرج تحتها أنشطة التسويق وبيع النقل البحري والخدمات المتصلة به والتصرف نيابة عن الأصيل.

و – خدمات مقدمي البضائع Maritime Freight Forwarding Services ويقصد بها تنظيم عملية الشحن بالنيابة عن الشاحن أو المستندات المتعلقة بها.

٣ – خدمات الموانئ:

والمقصود هنا النفاذ إلى الموانئ واستخدام تسهيلاتها، وتتضمن خدمات الموانئ الأنشطة الفرعية الآتية:

أ – الإرشاد ب – القطر ج- توريد المؤن والماء والوقود

هـ- خدمات الميناء المطلوبة من كابتن السفينة و – المساعدات الملاحية

ز – خدمات التشغيل الضرورية عند دخول الميناء وتتضمن الاتصالات وتوريدات المياه والكهرباء

ح –تسهيلات الإصلاح الطارئ ك – الرسو.

وهذه الأنشطة الفرعية المذكورة ليست على سبيل الحصر Included but not limited to [1]

وبصفة عامة يمكن التميز بين اتجاهين في تلك المفاوضات:

*الاتجاه الأول:*

وتمثله مجموعة الدول الأوربية واليابان ، ويستهدف تحرير اكبر قدر ممكن من خدمات النقل البحري،وكذا تحرير النقل الدولي متعدد الوسائط لكونه يطبق بين دول الاتحاد الأوربي ولا يوجد هناك خلاف على تطبيقه.

*الاتجاه الثاني:*

وتقود فيه الولايات المتحدة مجموعة الدول النامية،ذلك أن الولايات المتحدة تتخذ موقفا متشددا بهدف الحيلولة دون الوصول لاتفاق لتحرير خدمات النقل البحري لكونها تعاني من ضغوط داخلية من الشركات التي تتمتع بوضع احتكاري وتخشى المنافسة الخارجية،وقد أكد

---

[1] WTO, Secretariat Draft Schedual on Maritime Transport Services, Informal Note by the Secretariat,WTO,NGMTS,Unpublised,P.P.1-9.

أصحاب السفن الأمريكية والعاملون بالنقل البحري الأمريكي للإدارة الأمريكية موقفهم الرافض لتحرير خدمات النقل البحري،وانهم يرون أن فشل المفاوضات في هذا الشأن هي انجح نتيجة لها.

كما أعربت شركة Sea Land الأمريكية في رسالتها إلى كبير المفاوضين الأوربيين في منظمة التجارة العالمية رفضها الشديد لإدراج موضوع تحرير تجارة النقل البحري ضمن مفاوضات منظمة التجارة العالمية وكذا رفضها لتحرير النقل متعدد الوسائط، كما أوضحت عدم قبولها لأية محاولة تمس النظام القانوني الأمريكي الذي يعطي الجانب الأمريكي حقا مطلقا في الانتقام ضد أي انتهاك من أي شركة أجنبية.

وإزاء هذه الضغوط لم يملك المفاوض الأمريكي في مفاوضات تحرير خدمات النقل البحري ، إلا اتخاذ موقفا متشددا للغاية،إذ يطالب جميع الدول بتقديم جداول التزاماتهم والتي يجب أن تتضمن عروض ذات قيمة تجارية بفتح أسواقهم في مجال النقل البحري قبل أن تقرر الولايات المتحدة ما إذا كانت ستقدم عرضا في هذه المفاوضات أم لا.

كما أعلن المسئولون الأمريكيون أن المرحلة الحالية غير مشجعة للوصول إلى اتفاق في شأن تحرير خدمات النقل البحري حيث أن العروض المقدمة من الدول غير مشجعة من حيث عددها أو مضمون الالتزامات المقدمة[1].

والحقيقة أن الموقف الأمريكي المتعنت كان له تأثيره البالغ على موقف كثير من الدول النامية وعلى الأخص دول أمريكا الجنوبية وآسيا،إذ لم تحسن هذه الدول التزاماتها في مجال النقل البحري،بل يمكن القول أن معظم الدول النامية ومنها مصر جاء موقفها في هذه المفاوضات متمشيا مع الموقف الأمريكي.

وقد رأى المسئولون الأوربيون واليابانيون أن الموقف الأمريكي المتشدد في المفاوضات، قد يكون مرده حرص الإدارة الأمريكية على إرضاء أصحاب شركات النقل البحري الذين يتمتعون بنفوذ سياسي كبير في واشنطن،لذا فان الأوربيين حاولوا تأجيل المفاوضات إلى ما بعد

---

[1] مذكرة في شأن الموقف الأمريكي من مفاوضات تحرير خدمات النقل البحري،غير منشورة،المكتب الاقتصادي والتجاري بالسفارة المصرية بواشنطن،في ٩٦/٦/٢٢.

انتخابات الرئاسة الأمريكية المقرر إجراؤها في نوفمبر ١٩٩٦ بدلا من ترك المفاوضات تسير في اتجاه الفشل.

كما سعت اليابان إلى مد اجل المفاوضات عاما آخر بهدف قبول اتفاقية في مجال تحرير خدمات النقل البحري دون إعلان الولايات المتحدة لالتزاماتها في هذا المجال.كما أعربت اليابان عن تحفظها على قرار الإدارة الأمريكية بالسماح بتصدير بترول شمال الاسكا على السفن التي تحمل العلم الأمريكي فقط.

كذلك كثفت المجموعة الأوربية جهودها لحث باقي الدول على تحسين عروضها وتقديم العروض حتى يمكن إقناع الولايات المتحدة بتقديم عرضها وإنجاح المفاوضات.كما ضغطت على الدول الأعضاء لأدراج النقل متعدد الوسائط ضمن عروضها. وقد نجحت في تنسيق الأدوار بينها وبين كل من اليابان وكندا واستراليا والنرويج وسويسرا وكوريا الجنوبية والبرازيل كما عقدت الولايات المتحدة ١٨ لقاء تفاوضي ثنائي أعرب فيها وفدها عن رغبة بلاده في قيام الدول الأخرى بتحسين عروضها[١].

وبالرغم من ذلك ، فقد كانت نتائج المفاوضات في شان تحرير خدمات النقل البحري مخيبة للآمال بسبب موقف الولايات المتحدة المتعنت، والذي تذرعت فيه بأن العروض المقدمة لا تصل إلى تحرير قطاع النقل البحري بالشكل الملائم من وجهة نظرها[٢]-وبالتالي فشلت المفاوضات في الوصول إلى اتفاق لتحرير تجارة خدمات النقل البحري، وانتهت المفاوضات بجنيف في ٢٨ يونيه ١٩٩٦ وتم الاتفاق على تعليق المفاوضات في خدمات النقل البحري إلى حين إعادة التفاوض الشامل في قطاع الخدمات ،على أن ينتهي التفاوض على خدمات النقل البحري قبل نهاية الجولة الأولى من المفاوضات التي من المفروض أن تبدأ عام ٢٠٠٠ وتنتهي في ٢٠٠٤.وعلى أن يكون أساس التفاوض هو العروض المقدمة بالفعل والعروض التي تم تحسينها.

---

[١] كتاب البعثة الدائمة لجمهورية مصر العربية في جنيف،في شأن مفاوضات تحرير التجارة الدولية في خدمات النقل البحري المنعقد في ٩٦/٦/٤.(غير منشور)

## الخلاصـــــــة :

مرت مفاوضات تحرير خدمات النقل البحري بمرحلتين

- *المرحلة الأولي* : خلال جولة أورجواي (٩٣/٨٦)

كانت إحدى العقبات التي اعترضت ختام ، وقد انتهت الجولة دون التوصل إلى اتفاق بشأن تحرير خدمات النقل البحري لسببين :-

*أولهما :* مقاومة محترفي النقل البحري لمبادئ وقواعد الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات

*ثانيها :* موقف الولايات المتحدة الأمريكية المناوئ للأتفاقيه لضعف المركز التنافســـي للأســطول الأمريكي ، إذا حمولة الأسطول الأمريكي كانت تمثل نحو ٤٠ ٪ من حمولة الأسطول العالمي عـــام ٤٩ ، انخفضت إلى نحو ٤٠ ٪ عام ١٩٩٢ . كما أن أسطول الصب الأمريكي ينقل نحو ٢٪ مـــن تجارة الصب الجاف الأمريكية ، مجال عمله محصور في التجارة الساحلية الأمريكية ، كما ان نحـــو ٧٠٪ من تجاوز عمره الافتراضي ، أما ان الشركات الخطية الأمريكية لا تقوي علـــي المنافســة الأجنبية ونتيجة لقوة قطاع النقل البحري الأمريكي كجماعة ضغط فان الولايات لا ترغـــب في تحرير خدمات النقل البحري وبالتالي قدمت عرضا للتحرير ، وصفها الاتحاد الأوروبي بأنها ليـــس قيمة تجارية ، راميا إلى مقايضة قطاع النقل البحري العـــربي بقطـــاع الصوتيـــات والمرئيـــات ، واستخدامها كورقة ضغط في التفاوض بشأن الدعم والطيران وقد أتفق في مراكش علي تشـــكيل مجموعة عمل للتفاوض في شأن تحرير خدمات النقل البحري اعتبارا من مايو ٩٤ وحتى ٣٠ يونيو ٩٦ .

- *المرحلة الثانية* : من المفاوضات ( مايو ٩٤ / يونيو ٩٦ )

وقد فشلت هذه المفاوضات في التوصل إلى اتفاق وتم تعليق المفاوضات حتى الجولة الجديدة مـــن المفاوضات ( ٢٠٠٠-٢٠٠٤ )

يمكن التمييز بين اتجاهين في المفاوضات :

*الأولي:* ويمثله الاتحاد الأوروبي واليابان ويسعي إلى تحرير اكبر قدر من خدمات النقل البحـــري ، والنقل الدولي متعدد الوسائط .

*الثاني :* وتقود فيه الولايات المتحدة مجموعة الدول المختلفة ، وتتخذ موقفا متشددا من التحريـــر لكونها تعاني من ضغوط داخلية من الشركات التي تتمتع بوضع احتكاري وتخشي من المنافسة .

# الباب الثالث

# الآثار الاقتصادية لاتفاقية الجات

# على

# قطاع النقل البحري

بعد أن عرضنا للجوانب المختلفة لاتفاق تحرير التجارة الدولية فى السلع والخدمات المبرم فى إطار جولة أورجواي،يثور التساؤل عن ما هو اثر هذه الاتفاقية على قطاع النقل البحـــري فى مصر؟

والواقع انه يوجد أثرين لهذه الاتفاقية على النقل البحري،الأول مباشر وينجم عن اتفـــاق تحريـــر التجارة الدولية فى خدمات النقل البحري.

والثاني، غير مباشر،وينبع من تحرير التجارة الدولية فى السلع باعتبار أن الطلب على النقل البحري مشتق من الطلب على السلع محل التبادل الدولي.

ويهدف هذا الباب إلى تحديد الآثار الاقتصادية لتحرير التجارة الدولية فى السلع وخدمات النقل البحري على قطاع النقل البحري المصري،وذلك من خلال الفصلين التاليين:

الفصل الأول: الآثار المباشرة لاتفاقية الجات على قطاع النقل البحري.

الفصل الثاني: الآثار غير المباشرة لاتفاقية الجات على قطاع النقل البحري.

# الفصل الأول

# الآثار المباشرة لاتفاقية الجات على قطاع النقل البحري

يقصد بالآثار المباشرة لاتفاقية الجات على قطاع النقل،الآثار الناجمة عن تحرير خدمات النقل البحزي. ولما كان قطاع النقل البحري لم يدرج في إطار اتفاقية الجات بعد،فان الأمر يستوجب التعرف على مدى تحرر هذا القطاع من جهة، وتحليل الالتزامات المقدمة من الدول المشاركة في مفاوضات التحرير من جهة أخرى،بغية التوصل إلى تصور لما سيكون عليه وضع اتفاق تحرير خدمات النقل البحري،لتحديد أثره على تلك الخدمات،وسنعرض لذلك في المباحث الثلاث الآتية:

المبحث الأول: الموقف الراهن لقطاع النقل البحري من التحرير.

المبحث الثاني : تحليل جداول الالتزامات المحددة لتحرير خدمات النقل البحري.

المبحث الثالث: تحليل الآثار الاقتصادية للاتفاقية العامة لتجارة الخدمات على قطاع النقل البحري.

# المبحث الأول

## الموقف الراهن لقطاع النقل البحري من التحرير

يعتبر قطاع النقل البحري اكثر القطاعات الخدمية تحررا،ويرجع ذلك إلى الطبيعة الدولية لهذا القطاع.والحقيقة أن واقع قطاع النقل البحري يفصح عن انه قطاع محرر بحكم طبيعته، بل انه اكثر القطاعات الخدمية تحررا،ألا أن هذا لا يعنى انه محرر تماما، أو انه قطاع بلا قيود، فهناك العديد من القيود التي تفرضها الدول المتقدمة والتي تتمثل ف موانع الدخول إلي صناعة النقل البحري، والاحتكارات الدولية والتي أخذت مؤخرا فى التزايد من خلال الاندماجات والسيطرة من جهة، والتحالفات والكونسورتيا من جهة أخرى.بل أن نظام المؤتمرات الملاحية فى حد ذاته،إن هى إلا تنظيم احتكاري يأخذ شكل الكارتل.كما توجد قيود أخرى تفرضها الدول المتقدمة تتعلق بالتشدد فى اشتراطات تسجيل السفن، والقيود المفروضة على انتقالات العمالة البحرية.

وكان من الطبيعي إن يكون للدول المتخلفة رد فعل على هذه القيود حتى تتمكن من البقاء فى سوق خدمات النقل،فاتبعت نظام حجز البضائع عن طريق اتفاقيات ثنائية،و تطبيق مدونة السلوك للمؤتمرات الملاحية من جهة،كما سعت إلى دعم خدمات النقل البحري بأشكال متعددة من جهة أخرى،بالإضافة إلي فرضها قيود على التواجد التجاري فى خدمات الموانئ والخدمات المساعدة تحت دوافع أمنية واقتصادية من جهة ثالثة.

إلا أن القيود التي استخدمتها الدول المتخلفة كرد فعل لممارسات الدول المتقدمة ،لم تكن حكرا عليها،إذ أن الدول المتقدمة تستخدم كل هذه القيود التي تستخدمها الدول المتخلفة ابتداء من حجز البضائع إلى الدعم البحري.

ويهدف هذا المبحث إلى بيان طبيعة القيود المفروضة على قطاع النقل البحري، وسنعرضها وفقا للتقسيم الذي انتهجته مجموعة التفاوض في خدمات النقل البحري-السابق الإشارة إليه- حتى تسهل المقارنة بين موقف التحرير الآن، وموقفه من التحرير في ظل الالتزامات المحددة التي تقدمها الدول المشاركة فى المفاوضات.

## أولا : موقف التحرير في خدمات النقل البحري الـدولي: International Maritime Transport :

يقصد بخدمات النقل البحري الدولي النقل البحري بمفهومه الضيق[1] .ويتميز النقل البحري بأنه يتصدر كافة وسائط نقل التجارة الدولية، إذ ينقل نحو ٨٠ ٪ منها، على النحو السابق تفصيله.

ويمكن القول إن أهم القيود الواردة على خدمات النقل البحرى الدولى تتمثل فى القيـود المفروضة من الدول المتقدمة،وهى الموانع التي تفرضها لمنع دخول المنافسـين إلى سـوق النقـل البحـري،والنزعـة الاحتكاريـة المتمثلـة فى الاندماجـات والسـيطرة ،والتحالفـات والكونسورتيا،والمؤتمرات الملاحية التي قمدف الى السيطرة على هذه الخدمات.وكذا القيود الـتي تفرضها الدول المتخلفة ،فى اطار رد فعلها على القيود المفروضة من قبل الدول المتقدمة،مثل نظـام حجز البضائع والدعم البحري،وذلك على النحو الذي نفصله فيما يلي:

### ١ - موانع الدخول إلى الصناعة:

سبق أن تبين ان الدول المتقدمة تسيطر على الأسطول العالمي.وتحاول تأكيد هذه السيطرة من خلال منع دخول منافسين جدد إلى هذه الصناعة،بل ومحاولة إخراج المنافسين الحـاليين مـن السوق.وذلك من خلال استحداث أنظمة تحقق ذلك مثل رقابة دولة الميناء،و إدارة قواعد السلامة الدولية،و STCW .

وبالرغم من أن الدول المتقدمة،استطاعت الحصول على الموافقة على إعمال هذه النظـم ووضعها موضع التنفيذ تحت ستار الموافقة على السلامة والبيئة.إلا أن الدراسة أثبتـت بـالدليل القاطع إن الهدف هو منع الدول المتخلفة من تشغيل سفن مستعملة ذات تكلفة تشغيل اقل مـن السفن الجديدة،للحد من قدرتها التنافسية،بل و إخراجها من السوق،تأسيسا علـى أن السـفن الجديدة تحتاج لرؤوس أموال كبيرة وبالعملات الأجنبية التي غالبا لا تتوافر فى هذه الدول.

ولاشك أن هذه الأوضاع ،تمثل قيدا على حرية الدخول إلى الصناعة أو النفاذ إلى السوق بالنسبة للدول المتخلفة من جهة،كما أن اختبارات الطاقم فى دولة الميناء يخل بمبـدأ الاعـتراف. وبالرغم من ذلك لم ينظر أحد إلى تصادم هذه النظم مع مبدأ تحرير قطاع النقل البحري.

---

[1] تجدر الإشارة إلى ان الملاحة الساحلية Cabotage فى معظم دول العالم محجوزة للعلم الوطني ويعتبر ذلك فى مفهوم اتفاقية تحرير الخدمات قيدا أمام النفاذ للسوق وإخلالا بمبدأ المعاملة الوطنية .

٢ - *النزعة الاحتكارية والمؤتمرات الملاحية:*

يمكن التمييز بين سوقين لنقل البضائع ، الأول سوق نقل البضائع الصب وهو يعتبر مثالا نموذجيا لسوق المنافسة الكاملة، إذ تتحدد فيه النوالين وفقا للتفاعل الحر بين قوى العرض والطلب،ولا يوجد تدخل من أي نوع في هذا السوق، سواء كان سوق حال In the Spot Market أو سوق مستقبل Future Market .

وينطبق ذات الوضع على عقود الإيجار سواء كانت زمنيةTime Charter أو لرحلة Voyage Charterأو حتى استئجار الخلايا Slots Charter ، وبناء على ذلك فان هذا السوق لا يحتاج إلى تحرير في إطار الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات.

أما السوق الثاني : فهو سوق نقل البضائع العامة (سواء كانت بضائع محواه أو غير محواه) والتي عادة ما يتم نقلها بسفن تسير في خطوط منتظمة وفقا لجدول إبحار ثابت معلن مسبقا.

ومنذ أن اهتدى ملاك السفن إلى نظام السفن الخطية كونوا ما يعرف بالمؤتمرات الملاحية[١]، وهو تنظيم احتكاري يضم شركات الملاحة العاملة على خط معين بهدف منع المنافسة بينهم، ويقوم المؤتمر بتحديد فئات النوالين التي يلتزم بها كل أعضاؤه، أي أن المؤتمر كارتل منظم في مواجهة الشاحنين والخارجين عن المؤتمر (وهم الشركات الملاحية العاملة على نفس خط المؤتمر وغير منضمة إليه، وهم إما شركات صغيرة جدا أو كبيرة جدا).

والواقع أن نظام المؤتمرات الملاحية قديم جدا، إذ نشأ مع ظهور الخطوط الملاحية التي تزامنت مع اختراع السفن البخارية، ألا أن الجديد في هذه الظاهرة، هو اتجاه الشركات الملاحية الكبيرة إلى التعملق من خلال الاندماجات والسيطرة، والتحالف والكونسورتيا بشكل أفضى إلى تحول سوق نقل البضائع العامة إلى سوق احتكار قلة،أو منافسة احتكارية فى احسن الأحوال على النحو الذي سبق أن فصلناه فى الباب الأول.

وبالرغم من النزعة الاحتكارية الواضحة للشركات الملاحية العملاقة، وعلى الرغم من أن نظام المؤتمرات الملاحية يمثل احتكار لخدمة النقل البحري الدولي،ألا انه مستثنى من قوانين الاحتكار Anti Trut laws ، والغريب في الأمر انه لم يتقدم أي عضو من أعضاء منظمة التجارة العالمية طلبا

---

[١] للوقوف على مزيد من التفاصيل انظر: د. احمد عبد المنصف محمود، صناعة النقل البحري، (الإسكندرية،قسم الإدارة والاقتصاديات،الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري،١٩٩٥)،ص ٦٣ - ٦٥.

بالغائه خلال مفاوضات تحرير خدمات النقل البحري أو حتى الحـــد مـــن النزعــة الاحتكاريــة للشركات الملاحية..والأكثر غرابة أن تنظر منظمة التجارة العالمية إلى نظام المؤتمـــرات الملاحيــة باعتباره نظاما مهيأ للاستقرار في التجارة الدولية،ومصدرا من مصادر التقدم التكنولوجي، وتحسين خدمة النقل بما ينعكس في النهاية لصالح المستهلك[1].وفي هذا ما يؤكد من جديد ما سبق وأكدنـــاه مرارا وتكرارا،من أن دعوة الدول المتقدمة للحرية الاقتصادية، دعوة مؤسسة على أساس مصلحي لا مذهبي.

٣ - *نظام المشاركة او حجز البضائع* ***Cargo Sharing or Reservation*** :

يعتقد البعض أن تطبيق نظام حجز البضائع للعلم الوطني،يرجع أساسه الفكري للمدرسة المركنتيلية،التي يرى مفكروها أن التجارة الخارجية للدولة يجب أن تنقل على سفن ترفع علمـــها الوطني،وتطقم برجالها.كما يرجعون أسباب الاستمرار في تطبيق هذا النظام في مختلف الدول حـــتى الآن في شكل اتفاقيات ثنائية حكومية للمشاركة في الحمولات - جنبا إلي جنب مع نظام المؤتمرات الملاحية– إلى عدة عوامل منها الروابط التاريخية بين بعض الدول،أو حتى الاستعمارية،أو قد يكون عامل سياسي كما هو الحال في ظاهرة الدولة التاجرة(الصين والاتحاد السوفيتي) أو إعمالا لنظريــة إحلال بدائل الواردات[2]، إلا أن السبب الحقيقي في استمرار هذا النظام يرجع إلى سيطرة نظـــام المؤتمرات الملاحية والاحتكارات الدولية على سوق التجارة الخطية،بشكل همش دور الخارجين Outsiders، وبالتالي لم يكن أمام الدول المتخلفة سوى اللجوء إلى أسلوب حجز البضائع للنـــاقلين الوطنيين،في محاولة منها لتمكين أساطيلها من الاستمرار في السوق،حيث أن عدم وجود حمـــولات كافية يجعل تلك الدول في خيار بين بديلين أحلاهما مر.فأما أن ترفع تعريفات النقل ،وبالتالي يتـــأثر مركزها التنافسي سلبا وتخرج من السوق.أو أن تضطر إلى قبول مستويات التعريفات الســائدة في السوق،الأمر الذي يحملها خسائر تشغيل لن تستطيع تحملها ،وبالتالي تخرج مـــن الســـوق أو في احسن الأحوال ستحقق أرباحا حدية لا تمكنها من تنفيذ برامج الإحلال والتجديد،وبالتالي سينتهي بها الأمر إلى الخروج من السوق.

ونتيجة لضعف الموقف التنافسي لأساطيل الـــدول المتخلفــة في مواجهــة التنظيمــات الاحتكارية في النقل البحري،وبصفة خاصة المؤتمرات الملاحية،فقد اعد مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة

---

[1] **WTO,Maritime Transport Services, Background Note by the WTO Secretariat. S/C/W/62 Restricted, 16 November 1998, P.3.**
**2 Ibid.,P.4.**

والتنمية (UNCTAD) مدونة قواعد السلوك للمؤتمرات الملاحية Convention of Code of Conduct for Liner Trade. الذي تم توقيعه فى جنيف على مرحلتين:

الأولى فى الفترة من ١١/١٢ حتى ١٩٧٣/١٢/١٥ والثانية فى الفترة من ٣/١١ حتى ٧٤/٤/٦، وقد دخل حيز التنفيذ فى أكتوبر ١٩٨٣.وقد صاغت هذه المدونة القاعدة الشهيرة(٤٠ : ٤٠ : ٢٠)،إي انه يتعين على المؤتمرات الملاحية حجز نسبة ٤٠٪ من البضائع المنقولة على خط ملاحي معين لكل من الأسطول التجاري البحري للدولة المصدرة والمستوردة،وتترك ٢٠٪الباقية للأساطيل التجارية البحرية لباقي الدول.

وعلى الرغم من أن ٧٠٪ من الدول الأعضاء قد وقعوا على مدونة قواعد السلوك للمؤتمرات الملاحية،إلا أن المؤتمرات الملاحية لا تطبقها إلا فى المناطق الحدية من التجارة الخطية.أي أن المؤتمرات الملاحية شلت فاعلية هذه المدونة،لمنع حصول أساطيل الدول المتخلفة على جزء صغير من سوق التجارة الخطية، لا يتجاوز ٤٠٪من تجارتها الخطية.وبالرغم من ذلك فان الدول المتقدمة مازالت ترى أن مدونة قواعد السلوك للمؤتمرات الملاحية قيدا يجب أزالته !!!

وتوجد صور أخري لحجز البضائع لدولة العلم بخلاف قواعد السلوك للمؤتمرات الملاحية منها الاتفاقيات الثنائية،او عن طريق التشريعات وطنية مثل قانون تسهيل الصادرات فى اكوادور،الذي يشترط نقل كل المنتجات البترولية المصدرة على سفن وطنية،وهى تمثل نحو ٥٢٪ من حجم صادرات اكوادور.وقانون حجز البضائع فى كوريا الجنوبية الذي يقصر نقل معظم الواردات الصب على السفن الكورية.ومثاله أيضا القانون النيجيري الصادر عام ١٩٨٧ والذي يقضى بضرورة قيام الشاحنين باخطار الهيئة القومية النيجيرية للنقل البحري بالشحنات المزمع نقلها،حتى يمكن للهيئة إجراء ترتيبات نقلها على سفن الأسطول الوطني[1].

*٤ - الدعم البحري:*

تمنح معظم الدول دعما للناقلين ومشغلي السفن الوطنين،ويأخذ الدعم عدة صور مثل إعانات الحمولة، وإعانات تشغيل،إعانات القروض وفوائدها وإعانات البناء، والإعفاء من الضرائب والرسوم،وإعانات لاعادة هيكلة،وإعانات التحديث،إعانات للبحث والتطوير، إعانات التأمين والتضخم، إعانات للإهلاك،إعانات تعويضية، إعانات لمنح مميزات للبحارة. . . الخ.

---

1 Haralambides H.E.& Others, GATT & its Effects on Shipping & Ports, Paper presented at KMI/IAME Joint Conference on the International Trade Relations & World Shipping 8-10 June 1994, Seol, Korea,P.15.

ولا يقتصر أمر منح هذه الإعانات على الدول المتخلفة بل تتبعه الدول المتقدمة بدرجة اكبر.

والجدول التالى يبين الأعانات الممنوحة للناقل الوطني،فى بعض الدول.

جدول رقم ( ٢٩ )

جدول الإعانات الممنوحة للناقل الوطني فى العالم

| الدولة | الحمولة | التشغيل | القروض | البناء | إعفاء الضرائب والرسوم |
|---|---|---|---|---|---|
| الأرجنتين | X | X | X | X | X |
| البرازيل | X | X | X | X | X |
| الشيلي | X | X | X | | X |
| الهند | X | X | X | X | X |
| البيرو | X | X | X | X | X |
| الفليبين | X | | X | X | X |
| تركيا | X | | X | | X |
| أورغواي | X | | | | X |
| بوليفيا | X | | | | |
| تايوان | X | | | X | X |
| إندونيسيا | X | X | | | |
| المكسيك | X | X | | | X |
| كوريا الجنوبية | X | X | X | X | X |
| غواتيمالا | X | | | | |
| السنغال | X | | | | |
| اليابان | X | X | X | X | X |
| الباكستان | X | | X | X | X |
| فلندا | X | | | | |
| فرنسا | X | X | | X | X |
| إيطاليا | X | X | X | X | X |
| بلجيكا | X | | X | | X |
| هولندا | X | | X | | X |
| الولايات المتحدة | X | X | X | X | X |
| استراليا | X | X | | X | X |
| السويد | X | X | X | | X |

(تابع ) جدول رقم ( ٢٩ )

جدول الإعانات الممنوحة للناقل الوطني في العالم

| الدولة | الحمولة | التشغيل | القروض | البناء | إعفاء الضرائب والرسوم |
|---|---|---|---|---|---|
| أسبانيا | X | X | X | X | X |
| ألمانيا الغربية | X | X | X | X | X |
| ماليزيا | | | X | | |
| النرويج | | X | X | X | X |
| البرتغال | X | | X | | X |
| سنغافورة | | | X | | X |
| كندا | X | X | X | X | X |
| الدانمارك | X | | | X | X |
| قبرص | X | | | | X |
| كولومبيا | X | | | | X |
| فنزويلا | | | | | X |
| الإكوادور | X | | | | |
| ايرلندا | | | | X | X |
| بريطانيا | X | X | | | X |

*المصدر:*

الاونكتاد ،نقلا عن أنور الغزاوى ،الاتفاق العام للتجارة في الخدمات في مجال النقل الأول بين التكيف والانعزال ورقة مقدمة المصري اجتماع خبراء حول اتفاقية منظمة التجارة العالمية في مجال خدمات النقل البحرى والجوى في المنطقة العربية المنعقد الذي نظمته الأسكوا ببيروت في الفترة من ٩ :١١ يونيو/حزيران ١٩٩٩ ،ص ١٤.

ويتضح من الجدول السابق اشتراك جميع الدول المتقدمة والمتخلفة المذكورة في الدراسة في منح الفضليات للناقل الوطني في مجال الحمولة فيما عدا النرويج وسنغافورة وايرلندا.

ويلاحظ إلى الولايات المتحدة وألمانيا الغربية وأسبانيا وكندا وإيطاليا واليابان تمنح جميع الإعانات المذكورة للناقلين الوطنيين.في حين ان النرويج والسويد وفرنسا تمنح أربعة أنواع من الخمس المذكورة وباقي الدول المتقدمة تمنح إعانات هي الأخرى وان كان عددها اقل.

ويتكرر الوضع بالنسبة للإعفاء من الضرائب والرسوم فيما عدا بوليفيا،إندونيسيا ،جواتيمالا والسنغال، فنلندا، ماليزيا والإكوادور وجميعها دول نامية باستثناء (فنلندا)وبجانب تلك الإعانات

الممنوحة للناقلين الوطنيين فى عدد من بلدان العالم، تمنح معظم الدول المتقدمة مزايا للناقلين الوطنيين بهدف الحد من ظاهرة لجوئهم إلى دول التسجيل المفتوح على النحو السابق تفصيله.

كما تقدم كل من هولندا والنرويج وبلجيكا وكندا والدنمارك وفنلندا وفرنسا وألمانيا وإيطاليا واليابان إعانات البحث والتطوير[1].

كما أن الولايات المتحدة رصدت بليون دولار فى إطار برنامج عشري تدفع لملاك ومشغلي السفن الأمريكية نظير التزامهم بتقديم مساعدات بحرية أثناء الطوارئ أو وقت الحرب.وهذا البرنامج فى واقع أمره هو دعم مستتر للملاك ومشغلي السفن الامريكية.ويعرض الجدول التالي أعاناه التشغيل التفضيلية التي يحصل عليها مشغلي السفن فى الولايات المتحدة.

---

١ For more details see :-
United States Maritime Administration, Maritime Studies,1993.

جدول رقم ( ٣٠)

إعانات التشغيل التفضيلية لمشغلي السفن في الولايات المتحدة

(١٩٩١ - ١٩٩٣)

القيمة بالمليون دولار

| مشغلي السفن | ١٩٩١ | ١٩٩٢ | ١٩٩٣ | عدد السفن في العام المالي ١٩٩٣ |
|---|---|---|---|---|
| American President Lines | ٦٦.١٠ | ٧٧ | ٥٩,٧ | ٢٠ |
| Farrell Lines Incorporarted | ١٤,٩ | ١٥,٩ | ١٦,١ | ٤ |
| First American Bulk | ٤,١ | ٥,٢ | ٥,١ | ٢ |
| Lykes Bros. Steamsip | ٧٥ | ٥٩,٣ | ٧٨ | ٢٣ |
| Waterman Steamship Corporation | ١٨,٥ | ١٩,٣ | ٢١,٣ | ٤ |
| American Maritime transport, inc. | ٣,٩ | ٠,٦ | ٠,٨ | ١ |
| Aquarius marine Company | ٤.٥ | ٤,٥ | ٣,٦ | ٢ |
| Asco – falcon II Shipping Company | ٠,٣ | ٠ | ٠ | ١ |
| Atlas Marine Company | ٤,٦ | ٥ | ٣,٩ | ١ |
| Brookville Shipping Inc. | ٠ | ١,٣ | ٠,٦ | ١ |
| Chestnut Shipping Company | ٣,٢ | ٤ | ٣,١ | ٣ |
| Equity Carriers I, Inc. | ٠,٤ | ٠ | ٠ | ١ |
| Margate Shipping Company | ٩,٦ | ٩.٩ | ٩ | ٣ |
| Mormac Marine Transport, Inc. | ٧.٧ | ٩,٢ | ٥,٦ | ٣ |
| Ocean Chemical Carriers, Inc. | ٢,١ | ١,٥ | ٣,٥ | ١ |
| Ocean Chemical Transport, Inc. | ٢,٤ | ٢ | ٢,٩ | ١ |
| Vulcan Carriers, Ltd. | ٠,٤ | ١ | ٢,٤ | ٤ |
| Total | ٢١٧,٦ | ٢١٥,٦ | ٢١٥,٥ | ٧٥ |

**Source: Maritime Administration. Cited from, General Accounting office, Op.Cit., P.28.**

يتضح مما تقدم أن الدول المتقدمة التي تدعو الى تحرير النقل البحري تتخذ إجـــراءات تتناقض تماما مع التحرير وبما يدعم مصلحتها.

*ثانيا : القيود المفروضة على وسائل توريد الخدمات:*

سبق أن تبين أن اتفاقية تحرير التجارة الدولية فى الخدمات ميزت بين أربعة وسائل لتوريد الخدمات،ولا تثير الوسيلة الأولى أي مشكلات تتعلق بالقيود المفروضة على تلك الوسيلة،أما الوسيلة الثانية فهي لا تنطبق على النقل البحري،بينما الوسيلة الرابعة لتوريد الخدمات (العمالة البحرية) مفروضة من قبل الدول المتقدمة،أما الوسيلة الثالثة فهي تتعلق بالتواجد التجاري وشروط تسجيل السفن، فان الشق الأول من هذه الوسيلة من وسائل التوريد مفروضة من قبل الدول المتقدمة بينما الشق الثاني تفرضه الدول النامية.

أي أن الدول المتقدمة وضعت قيدين على توريد خدمات النقل البحري،الأول خاص بانتقالات العمالة البحرية والثاني خاص بتسجيل السفن،بينما الدول المتخلفة تقيد التواجد التجاري.

وبالرغم من أن الدول النامية هي المورد الرئيسي للعمالة البحرية للأسطول العالمي،فان الدول المتقدمة تصر على عدم تحرير انتقالات العمالة البحرية، بل وتفرض القيود على استخدامها وانتقالاتها، واكثر من ذلك فأنها تميز ضدها فى الأجور وظروف العمل.

وموقفها فى هذا المجال لا يختلف عن موقفها من انتقالات العمالة فى إطار الاتفاقية للتجارة الدولية فى الخدمات،بل هو متسق معه.إذ تؤيد تلك الدول انتقالات ذوى الياقات البيضاء White Coalers، وتوصد الأبواب أمام انتقالات ذوى الياقات الزرقاء Blue Coalers .

ويلاحظ أن الدول المتخلفة تحاول محاولات مريرة فى كافة المحافل الدولية لتحرير انتقالات العمالة، كما حاولت أثناء مفاوضات تحرير خدمات النقل البحري تحرير انتقالات العمالة البحرية،إلا ان موقف الدول المتقدمة كان مخيبا لآمالها، حيث ان جداول التزامات الدول المتقدمة جاءت خالية من أي التزامات فى هذا الصدد، على النحو الذي سيرد تفصيله.

وبالرغم من موقف الدول المتقدمة المتعسف من قضية العمالة البحرية،وشروط تسجيل السفن، إلا أنها تتناسى ذلك، وتصر على ان تفسح الدول المتخلفة المجال لموردي خدمات النقل البحري،وتسمح بالوجود التجاري لهم فى أراضيها لينافسوا الموردين المحليين.

*ثالثا : القيود المفروضة على خدمات الموانئ:*

سبقت الإشارة إلى انه غالبا ما تتملك الدولة - خصوصا فى الدول المتخلفة - الميناء لاعتبارات سيادية أمنية، وتتولى تأدية خدمات الموانئ كالقطر والإرشاد والموانئ والمنائر . . . الخ.

وتعتبر الدول المتقدمة، ان تملك الدولة للموانئ وقيامها بتقديم الخدمات المتصلة بها،قيدا مفروضا على النفاذ للموانئ واستخدام تسهيلاتها.كما ان هناك قيودا أخرى قد تفرضها الدولة أثناء ممارساتها لمهامها فى إدارة الميناء،كفرض خدمات إجبارية على السفن (غالبا ما يكون القطر والإرشاد إجباري). بالإضافة الى قيامها بتمييز الناقل الوطني ومنحه أولويات فى التراكى والشحن والتفريغ،بل وتتقاضى نظير الخدمات المؤداة للسفن الوطنية بالموانئ اقل مما تفرضه على السفن الأجنبية.

لذا ترى معظم الدول المتقدمة ان تملك الدولة للموانئ وقيامها بادارتها، يعيق تطبيق مبدأي النفاذ الى السوق والمعاملة الوطنية.

على انه يمكن للدول المتخلفة التمسك بإدارة موانيها استثناءا من قواعد اتفاقية تحرير تجارة الخدمات، حيث تتيح تلك القواعد لها التحلل من الالتزام بتحرير موانيها للاعتبارات الأمنية.

## الخلاصــــــــة:

- يعتبر قطاع النقل البحري اكثر القطاعات الخدمية تحررا،نظرا لطبيعته الدولية،ويعتبر سوق نقل البضائع الصب،وتأجير السفن نموذجا لسوق المنافسة الكاملة.وبالرغم من ذلك فهناك العديد من القيود المفروضة على خدمات النقل البحري:

١ – فى مجال خدمات النقل البحري الدولي:

يوجد العديد من القيود المفروضة من قبل الدول المتقدمة أهمها:

أ – موانع من الدخول الى الصناعة المتمثلة فى رقابة دولة الميناء وقواعد السلامة الدولية STCW. وهى قواعد تطبق تحت ستار المحافظة على السلامة والبيئة ،إلا ان هدفها السيطرة على السوق.

ب – النزعة الاحتكارية والمؤتمرات الملاحية:

تميل الشركات الملاحية الكبيرة الى التركز والاحتكار،إذ تجرى عمليات اندماج وسيطرة وتحالفات وكونسورتيا،كما ان المؤتمرات الملاحية لا تعدو كونها كارتل.

وهذه القيود الاحتكارية والموانع المفروضة من الدول المتقدمة،على سوق خدمات النقل البحري،لا تثير قلق منظمة التجارة العالمية ولا أحد يسعى لأزالتها.و إنما ما يثير القلق هى القيود المترتبة على رد فعل الدول المتخلفة على تلك القيود وتتمثل فى:

ج – حجز البضائع:وهو إجراء تقوم به بعض الدول أما من خلال تشريعاتها الوطنية أو بموجب اتفاقيات ثنائية أو إعمالا لمدونة قواعد السلوك للمؤتمرات الملاحية الصادر عن الأمم المتحدة.

ء – الدعم البحري بصوره المختلفة لملاك ومشغلي السفن.

وبالرغم من ان الدول المتقدمة تستخدم نفس هذه الأساليب،فان ممارساتها العملية تحد من فاعلية استخدام الدول المتخلفة لهذه السياسات،وتسعى لإلغائها فى إطار اتفاقية تحرير التجارة فى الخدمات.

٢ – القيود المفروضة على توريد الخدمات:

هناك أيضا قيود تفرضها الدول المتقدمة وتتمثل فى الاشتراطات المعقدة لتسجيل السفن،والقيود المفروضة على انتقالات العمالة البحرية،بينما هناك قيدا آخر مفروض من الدول المتخلفة متمثل فى تقيد التواجد التجارى. وتسعى الدول المتقدمة لمنع تقيد التواجد التجارى،بينما تغض الطرف عن مطالب الدول المتخلفة بالغاء القيود المفروضة على انتقالات العمالة البحرية.

٣ – القيود المفروضة على خدمات الموانى:

تتمثل فى تملك بعض الدول الموانى،وقيامها بتأدية الخدمات بها.كما إنها تؤدى بعض خدمات الموانئ للسفن إجباريا،بالإضافة الى تمييزها للناقلين الوطنيين، مما يعد إعاقة لتطبيق مبدأي المعاملة الوطنية والنفاذ إلى السوق.

# المبحث الثاني

# تحليل جداول الالتزامات المحددة لتحرير خدمات النقل البحري

لما كانت جداول الالتزامات المقدمة من الدول هي الركيزة التي سوف تقوم عليها مفاوضات التحرير في الجولة القادمة، فان الأمر يتطلب تحليل هذه الجداول بغرض التعرف على السيناريو أو السيناريوهات المتصورة لتحرير هذا القطاع، كما انه من الأهمية بمكان أن نعرض بالتفصيل لجداول الالتزامات المحددة التي قدمها المفاوض المصري بغية تحليلها وتقييمها. وبهذا يتحدد هدف هذا المبحث في النقاط الثلاثة الآتية:-

أولا : تحليل جداول الالتزامات المحددة لتحرير خدمات النقل البحري.

ثانيا : تحليل الاستثناءات من شرط الدولة الاولى بالرعاية.

ثالثا : تحليل الالتزامات المحددة التى قدمها المفاوض المصرى.

## أولا : تحليل جداول الالتزامات المحددة لتحرير خدمات النقل البحري:

سبق أن ذكرنا أن مجموعة التفاوض في خدمات النقل البحري ( GNMTS ) قسمت القطاع إلى ثلاثة أعمدة رئيسية هي :-

١ – النقل البحري الدولي.

٢ – الخدمات المساعدة.

٣ – خدمات الموانئ.

وقد أضيف إليها

٤ – خدمات أخرى عند تصميم جداول الالتزامات

وتعكس هذه الأعمدة في ضوء وسائل التوريد الأربعة مدى وفاعلية التزامات كل دولة في مجالي النفاذ للسوق والمعاملة القومية فضلا عن التغطية القطاعية.

وسوف نترسم خطى مجموعة التفاوض في النقل البحري.

١ — *النقل البحري الدولي* International Shipping :

على الرغم من محدودية أعضاء منظمة التجارة العالمية المشاركين في مفاوضات تحرير خدمات النقل البحري (اثنين واربعين عضوا)،ألا أن الأعضاء الذين قدموا جداول الالتزامات المحددة لتحرير خدمات هذا القطاع اكثر محدودية (تسعة وثلاثون عضوا فقط)[١] بل أن الغريب في الأمر أن تسعة وعشرين عضوا فقط هم من قدموا التزامات لتحرير النقل البحري الدولي منهم واحد وعشرين عضوا قدموا التزامات لتحرير كل من نقل البضائع والركاب وخمسة أعضاء التزموا بتحرير خدمات نقل البضائع فقط، والثلاثة أعضاء الآخرين التزموا بتحرير نقل الركاب فقط[٢].ولم يقدم الاتحاد الأوربي التزامات بتحرير نقل الركاب والبضائع، وكذلك الحال بالنسبة للعديد من الدول الأوربية غير المنضمة إلى الاتحاد مثل فنلندا والمجر، كما أن كندا واليابان لم تقدما التزامات . ومن هذا يتضح أن غالبية الدول المتقدمة التي تقدمت بالتزامات لتحرير خدمات النقل البحري لم تقدم التزامات لتحرير النقل البحري الدولي بشقيه الركاب والبضائع.

كما أن الدول المتقدمة لم تقدم أي التزامات في جداولها لتحرير انتقالات العمالة البحرية وهي قضية تهم الدول المتخلفة باعتبارها المورد الأساسي، حيث أن ٥٠ ٪ من العمالة البحرية العاملة على سفن تحمل أعلام من دول الاتحاد الأوربي ليسوا من رعايا هذه الدول[٣].الأمر الذي يستوجب إخضاع شركات الملاحة والشركات التي تقدم خدمات مساعدة التابعة لهذه الدول لقيود بنفس مستوى الالتزامات الأفقية المقدمة منها.

---

[١] تتضمن الاتحاد الاوربي ومحسوب كعضو واحد.

[2]Compare, Pierre Latrille, WTO and Maritime Transport, a paper at, Export Group Meeting on WTO Agreement on Maritime and Air Transport Services the Arabe Region, in (Beirut: ESCWA, 9 – 11 June 1999.P.30.

[3]Ibid.,P.4.

وتجدر الإشارة إلى أن كل الدول التي قدمت التزامات لتحرير النقل البحري الدولي وضعوا قيودا على هذه الالتزامات! أهم هذه القيود،وضع حد أقصى للمشاركة الأجنبية في رؤوس أموال الشركات الملاحية(قيدين)،اشتراط الجنسية لتملك وتسجيل لسفن ترفع العلم الوطني، قيود التواجد التجاري (١٦قيد)،اشتراط نقل البضائع الحكومية على سفن وطنية(٤قيود)،والتمييز في الضرائب والرسوم(٣قيود)، قيود تفضيلية لنقل نوعيات معينة من البضائع(قيدين)،قيود على حركة التجارة مع دول معينة(قيد واحد).

وإذا كان الهدف من تحرير النقل البحري الدولي هو منح الناقل الأجنبي فرصة النفاذ إلى السوق وتوسيع نطاق المعاملة القومية ليشمل موردي هذه النوعية من الخدمات،فأن هذا الهدف لا يمكن تحقيقه في ضوء جداول الالتزامات المحددة وذلك تأسيسا على حقيقتين:

أ – عدم تقديم غالبية الدول المتقدمة لأي التزامات بتحرير هذه النوعية من الخدمات.

ب – أن غالبية الدول التي تقدمت بجداول التزامات لتحرير خدمات النقل البحري الدولي قد وضعت قيودا تحول دون نفاذ موردي هذه الخدمة إلى أسواقها،كما تكرس لتمييز الناقل الوطني بطرق شتى.لاغرو في ذلك، فالدول المتقدمة صاحبة المصلحة والداعية للتحرير، لم تقدم التزامات كما أسلفنا الذكر،كما أنها لم تألوا جهدا في وضع الموانع لدخول الدول المتخلفة إلى هذه الصناعة سواء كانت هذه الموانع قانونية بما لديها من سطوة في المؤسسات الدولية-أو احتكارية كالتحالفات و الاندماجات والكونسورتيا، فضلا عن الموانع التكنولوجية المتمثلة في الفجوة التكنولوجية الموجودة وتعمدها تعميق هذه الفجوة بوضعها قيودا على نقل التكنولوجيا إلى هذه الدول.

## ٢ – *الخدمات المساعدة:*

قدم ست وعشرون عضوا من أعضاء منظمة التجارة العالمية جداول التزامات في مجال تحرير الخدمات المساعدة، جميعها قدمت التزامات في مجال التخزين، واثنين وعشرون عضوا قدموا التزامات في مجال خدمات التوكيلات، بينما في مجال مناولة البضائع انخفض هذا العدد إلى خمسة عشر عضوا. أما خدمات مقدمي بضائع الشحن فقد قدم سبع أعضاء التزامات بشأنها والفحص قبل الشحن أربعة أعضاء،بينما التخليص الجمركي والفحص وخدمات محطات الحاويات قدمت ثلاثة التزامات لكل منها.

وأيضا لم تكن هذه الالتزامات بلا قيود فقد كانت هناك سبعة قيود على التواجد التجاري،واثنين حد أدنى لمساهمة الأجانب في رأس المال،وقيد واحد لكل من الاحتكار الحكومي،وإجراءات تمييزيه في الضرائب.

والحقيقة أن كل الدول المتقدمة التي قدمت جداول التزاماها المحددة قدمت التزامات في شأن تحرير الخدمات المساعدة (ليس في جميع مجالات هذه الخدمات وانما في مجالات معينة لا تخشى فيها المنافسة.بينما نجد أن التشدد في تحرير هذه الخدمات كان من قبل الدول المتخلفة التي تخشى منافسة الاحتكارات العالمية في هذه المجالات.

### ٣ – *خدمات الموانئ:*

قدم سبعة عشر عضوا التزامات بتحرير خدمات الموانئ ،منهم ستة أعضاء قدموا التزامات في مجالات مثل القطر وتعميق وتكريك الموانئ والخدمات التي يقدمها الميناء للكابتن، ولم تخلو هذه الالتزامات من القيود. بينما أحد عشر عضوا قدموا التزامات بتحرير خدمات الموانئ بشروط معقولة وغير تمييزية، والشروط المعقولة قد تكون مثيرة للجدل والخلاف عند التطبيق،خاصة وان هناك شكاوى من ارتفاع رسوم خدمات الموانئ في بعض الدول، وهذا يمكن اعتباره مؤشرا لوجود شروط غير معقولة خصوصا في حالة الاحتكار أو الحالات التي تتخذ فيها الخدمة شكل الكارتل[1] .لكونها نسبية،لذا كان يجب توضيحها وتحديدها بشروط لا تثير المنازعات.

كما يلاحظ أن معظم الدول المتقدمة التي قدمت جداول التزاماها،لم تقدم التزامات في مجال تحرير خدمات الموانئ.

### ٤ – خدمات أخرى:

قدم بعض الأعضاء التزامات بتحرير خدمات إضافية، حيث ألتزم عشرة أعضاء بتحرير خدمة إصلاح وصيانة السفن،كما ألتزم ستة آخرين بتحرير خدمات تأجير السفن بالطاقم وذلك على النحو الموضح في الجدول التالي.

---

[1] Ibid.,P.8.

جدول رقم ( ٣١ )

الالتزامات المحددة في مجال خدمات النقل البحري

| | العضو | النقل البحري الدولي | الخدمات المساعدة | خدمات الموانئ | أخرى |
|---|---|---|---|---|---|
| ١ | انتيجوا وبارمودا* | بالنسبة لنقل البضائع لا توجد قيود باستثناء الوجود التجاري فيما يتعلق بالمعاملة القومية والنفاذ للسوق وذلك إعمالا لقانون البحرية التجارية لا توجد التزامات بتحرير نقل الركاب | لا توجد التزامات | لا توجد التزامات | صيانة واصلاح السفن: مقيد بالوجود التجاري طبقا لقانون الأعمال |
| ٢ | أوربا * | لا توجد قيود باستثناء الوجود التجاري فيما يتعلق بالمعاملة القومية: السفن المسجلة في أوربا يجب أن ترفع علم هولندا ويجب أن تكون مملوكة لشركة أوربية وقائد السفينة يجب أن يكون هولندي الجنسية | التزامات بتحرير مناولة البضائع والتخزين والتوكيلات ومقدمي البضائع | لا توجد التزامات | |
| ٣ | استراليا | لا توجد قيود باستثناء توريد الخدمة عبر الحدود بالنسبة للسفن الخطية. فيما يتعلق بالنفاذ للسوق:يكون الوكيل الممثل للسفن الخطية مقيم أما فيما يتصل بالمعاملة القومية فان لجنة ممارسة التجارة تفحص القيود المفروضة على الممارسة | التزامات بتحرير خدمات التخزين وخدمات مقدمي البضائع وخدمات الفحص قبل الشحن | لا توجد التزامات | التأجير الدولي للسفن بالطاقم |

تابع جدول رقم ( ٣١ )

الالتزامات المحددة في مجال خدمات النقل البحري

| | العضو | النقل البحري الدولي | الخدمات المساعدة | خدمات الموانئ | أخرى |
|---|---|---|---|---|---|
| | | الوجود التجاري حيث أن إنشاء شركات لتشغيل أسطول تحت العلم الأسترالي يتطلب التمتع بجنسية استراليا كشرط لتملك وتسجيل السفن | | | |
| ٤ | بنين* | لا توجد قيود باستثناء توريد الخدمة عبر الحدود فى نقل البضائع،فيما يتعلق بالنفاذ للسوق لا يتعدى ٢٠٪ | لا توجد قيود باستثناء الوجود التجاري فيما يتعلق بالنفاذ للسوق: احتكار الدولة،أما المعاملة القومية فهي غير مقيدة | لا توجد التزامات | تأجير السفن بالطاقم |
| ٥ | كندا | غير مقيدة | لا توجد قيود باستثناء كافة وسائل توريد الخدمات .فيما يتعلق بالنفاذ للسوق فى مجال التخليص الجمركي والتمثيل التجاري يتطلب إقامة دائمة | لا توجد إجراءات سوف تطبق تعيق النفاذ المعقول وعلى أساس غير تمييزي | – |
| ٦ | كوبا | لا توجد قيود باستثناء الوجود التجاري فيما يتصل بالنفاذ للسوق | التزامات جزئية في مجال مناولة البضائع والتخزين | لا توجد التزامات | صيانة واصلاح السفن |

تابع جدول رقم ( ٣١ )

الالتزامات المحددة في مجال خدمات النقل البحري

| | العضو | النقل البحري الدولي | الخدمات المساعدة | خدمات الموانئ | أخرى |
|---|---|---|---|---|---|
| | | فى مجال نقل البضائع بالسفن الخطية، حيث يمكن للأجانب تسجيل سفنهم تحت العلم الكوبي | | | |
| ٧ | مصر | لا توجد قيود باستثناء الوجود التجاري لا يكون إلا من خلال المشروعات المشتركة ولا تتجاوز مساهمة الشريك الأجنبي فيها ٤٩٪ من رأس المال | لا توجد التزامات | التزامات فقط فى تكريك الموانئ وعلى أن يتم من خلال مشروعات مشتركة لا تتجاوز مساهمة الشريك الأجنبي ٧٥٪ من رأس المال | - |
| ٨ | الاتحاد الأوربي | لا توجد التزامات | خدمات التخزين وخدمات وخارج الموانئ التوكيلات، خدمات مقدمي البضائع وخدمات الفحص قبل الشحن | لا توجد التزامات | تأجير السفن بالطاقم |
| ٩ | فنلندا | لا توجد التزامات | التخزين، التوكيلات والخدمات الأخرى المساعدة | | تأجير السفن بالطاقم |

تابع جدول رقم ( ٣١ )

الالتزامات المحددة في مجال خدمات النقل البحري

| | العضو | النقل البحري الدولي | الخدمات المساعدة | خدمات الموانئ | أخرى |
|---|---|---|---|---|---|
| ١١ | غانا | لا توجد قيود باستثناء توريد الخدمة عبر الحدود السماح بالنفاذ للسوق بمالايتجاوز ٢٠٪من البضائع الصب والخطوط المنتظمة والوجود التجاري بالنسبة لسفن الصب والسفن الجوالة فهو غير مقيد | التزامات في مجال مناولة البضائع والتخزين،محطات الحاويات ومستودعاتها في ظل قيود على التواجد التجاري،حيث يوجد احتكار حكومي سيتم خوصصته خلال ٥-٧ سنوات | متاح بشروط معقولة وغير تمييزية | - |
| ١٢ | هونج كونج | بالنسبة لنقل البضائع لا توجد قيود باستثناء توريد الخدمة عبر الحدود والاستهلاك في الخارج.فيما يتعلق بالمعاملة القومية: إعفاء من ضريبة الدخل لمشغلي سفن ترفع العلم الوطني،لا توجد التزامات في سفن الركاب | لا توجد قيود باستثناء توريد الخدمة عبر الحدود والاستهلاك في الخارج.فيما يتعلق بالمعاملة القومية: غير مقيد، لا توجد التزامات بشأن مقدمي بضائع الشحن. | متاح بشروط معقولة وغير تمييزية | إصلاح وصيانة السفن استئجار السفن بالطاقم |
| ١٣ | المجر | لا توجد التزامات | التزامات في مجال التخزين | الالتزامات غير مجدية فنيا | صيانة واصلاح السفن |

**تابع جدول رقم ( ٣١)**

**الالتزامات المحددة في مجال خدمات النقل البحري**

| | العضو | النقل البحري الدولي | الخدمات المساعدة | خدمات الموانئ | أخرى |
|---|---|---|---|---|---|
| ١٤ | أيسلندا | لا توجد قيود باستثناء التواجد التجارة فى مجال الخطوط المنتظمة فيما يتعلق بالنفاذ إلى السوق والمعاملة القومية: غير مقيد إنشاء شركات لتشغيل الأسطول تحت العلم الأيسلندي | التزامات فى مجال والتخزين،لا توجد قيود | متاح بشروط معقولة وغير تمييزية | التزامات إضافية فى مجال النقل متعدد الوسائط |
| ١٥ | إندونيسيا | لا توجد قيود باستثناء توريد الخدمة عبر الحدود فيما يتعلق بالمعاملة القومية: تعيين وكيل محلى وفيما يتعلق بالسفن الصب والجوالة تستثنى البضائع الحكومية وفيما يختص بالتواجد التجاري، النفاذ للسوق: لابد من وجود ممثل لمالك السفينة وبالنسبة للمعاملة القومية:أفقية | لا توجد التزامات | النفاذ واستخدام التسهيلات | - |
| ١٦ | جاميكا | نقل البضائع لا توجد قيود، باستثناء التواجد التجاري.فيما يتعلق بالنفاذ للسوق: توجد متطلبات للتسجيل والترخيص ولا التزامات فى نقل الركاب. | لا توجد التزامات | لا توجد التزامات | - |

تابع جدول رقم ( ٣١)

الالتزامات المحددة في مجال خدمات النقل البحري

| | العضو | النقل البحري الدولي | الخدمات المساعدة | خدمات الموانئ | أخرى |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ١٧ | اليابان | غير مقيد | التزامات في التخزين (باستثناء المنتجات البترولية) والتخليص الجمركي | متاح بشروط معقولة وغير تمييزية. التزامات في مجال القطر، خدمات الإنقاذ، توريدات المياه والوقود وخدمات جمع القمامة | - |
| ١٨ | كوريا | لا توجد قيود باستثناء توريد الخدمات عبر الحدود. السفن الصب والجوالة فيما يتعلق بالنفاذ للسوق: تفصيل البضائع: الفحم وخام الحديد والغاز المسال. التواجد التجاري بالنسبة للسفن الخطية غير مقيد بالنسبة لإنشاء شركات تشغيل أسطول تحت العلم الكوري | لا توجد قيود فيما عدا التخزين (باستثناء المنتجات الزراعية والسمكية والحيوانية)، التوكيلات، مقدمي البضائع والسمسرة تتطلب مشاركة في شركة مساهمة. التزامات في مجال السمسرة البحرية. | متاح بشروط معقولة وغير تمييزية | إصلاح وصيانة السفن استئجار السفن بالطاقم |

## تابع جدول رقم (٣١ )

## الالتزامات المحددة في مجال خدمات النقل البحري

| | العضو | النقل البحري الدولي | الخدمات المساعدة | خدمات الموانئ | أخرى |
|---|---|---|---|---|---|
| ١٩ | ماليزيا | لا توجد قيود باستثناء التواجد التجاري فيما يتعلق بالنفاذ إلى السوق:يكون فقط من خلال مكاتب التمثيل،أو شركة مشتركة بحد أقصى ٣٠٪من رأس المال،والتواجد التجاري بالنسبة للسفن الخطية فان الملكية والجنسية مطلوبة لتسجيل السفن. | التزامات فى خدمات التوكيلات بخصوص النفاذ للسوق من خلال التواجد التجاري:فقط من خلال مكاتب تمثيل أو شركات مشتركة بمالايجاوز ٣٠٪ من رأس المال | التزامات فى مجال القطر والخدمات المساعدة للنقل البحري | صيانة واصلاح السفن |
| ٢٠ | مالطا | لا توجد قيود باستثناء النفاذ للسوق من خلال التواجد التجاري . | لا توجد التزامات | لا توجد التزامات | - |
| ٢١ | مياغار | لا توجد التزامات | لا توجد التزامات | لا توجد التزامات | النقل السياحي. المعاملة القومية للتواجد التجاري غير مقيدة |
| ٢٢ | هولندا انتيلليس | لا توجد قيود باستثناء المعاملة القومية للتواجد التجاري:السفن المسجلة لابد أن ترفع علم هولندا وتكون مملوكة لشركة تحمل جنسية هولندا انتيلليس والكابتن يجب أن يحمل الجنسية الهولندية | التزامات فى مناولة البضائع، التخزين،التوكيلات ومقدمي البضائع للشحن | لا توجد التزامات | - |

تابع جدول رقم ( ٣١)

الالتزامات المحددة في مجال خدمات النقل البحري

| | العضو | النقل البحري الدولي | الخدمات المساعدة | خدمات الموانئ | أخرى |
|---|---|---|---|---|---|
| ٢٣ | نيوزيلندا | لا توجد قيود باستثناء المعاملة القومية والنفاذ للسوق للتواجد التجاري للسفن الخطية:غير مقيد لإنشاء شركات لتشغيل أسطول يرفع العلم النيوزيلندي | لا توجد التزامات | لا توجد التزامات | |
| ٢٤ | نيجيريا | لا توجد قيود باستثناء توريد الخدمة عبر الحدود مع الأخذ في الاعتبار حجز البضائع ٤٠٪من التجارة الخطية،٥٠٪من التجارة الصب،١٠٠٪من البضائع الحكومية،٥٠٪من بضاعة المعونة. فهو غير مقيد | لا توجد قيود | لا توجد قيود | صيانة وإصلاح السفن المعاملة القومية للاستهلاك في الخارج:تحتاج إلى ترخيص،تأجير السفن بالطاقم |
| ٢٥ | النرويج | لا توجد قيود باستثناء المعاملة القومية والنفاذ للسوق فيما يتعلق بالتواجد التجاري :الملكية لتسجيل السفن. | لا توجد قيود | متاح بشروط معقولة وغير تمييزية | التزامات إضافية في مجال النقل متعدد الوسائط |
| ٢٦ | بابوانيو جوينيا* | لا توجد قيود | لا توجد التزامات | لا توجد التزامات | – |

تابع جدول رقم ( ٣١ )

الالتزامات المحددة في مجال خدمات النقل البحري

| | العضو | النقل البحري الدولي | الخدمات المساعدة | خدمات الموانئ | أخرى |
|---|---|---|---|---|---|
| ٢٧ | بيرو* | التزامات لنقل الركاب بالعبارات وخصوصا لخدمات السياحة الداخلية،وبالنسبة للنفاذ للسوق من خلال التواجد التجاري وتوريد الخدمة عبر الحدود مطلوب تراخيص،المعاملة القومية لتوريد الخدمة عبر الحدود.غير مقيدة،المعاملة القومية والنفاذ للسوق بالنسبة لاستهلاك الخدمة في الخارج غير مقيدة. | لا توجد التزامات | لا توجد التزامات | - |
| ٢٨ | الفلبين | لا توجد قيود باستثناء البضائع الحكومية يجب أن تنقل على سفن فلبينية لاقيود على تواجد اشخاص طبيعين فيما عدا قيود حدود زمنية للسفن المتخصصة | لا توجد قيود ولكن التزامات في خدمات التخليص الجمركي والتوكيلات الملاحية | لا توجد التزامات | اصلاح وصيانة السفن ويمكن النفاذ للسوق بالنسبة لاستهلاكها في الخارج: ضرورة استخدام ترسانة محلية |
| ٢٩ | سانت كيتسي ونيفيس | التزامات في تسجيل السفن | لا توجد التزامات | لا توجد التزامات | - |
| ٣٠ | سانت لوشيا | لا توجد قيود | التزامات فقط في مجال الاقطرمة والمناطق الحرة | لا توجد التزامات | - |

تابع جدول رقم (٣١ )

الالتزامات المحددة في مجال خدمات النقل البحري

| | العضو | النقل البحري الدولي | الخدمات المساعدة | خدمات الموانئ | أخرى |
|---|---|---|---|---|---|
| ٣١ | سانت فينسنا وجريناديس | لا توجد قيود باستثناء النفاذ للسوق بالنسبةللتواجد التجاري يخضع لقانون الرقابة على النقد الأجنبي والقانون التجاري والمعاملة القومية:الإعفاء من الضرائب. | التزامات فقط في مجال الاقطرمة والمناطق الحرة مع ملاحظة أن النفاذ للسوق من خلال التواجد التجاري يخضع لقانون الرقابة على النقد الأجنبي والقانون التجاري وبالنسبة للمعاملة القومية:الإعفاء من الضرائب | لا توجد التزامات | - |
| ٣٢ | السنغال | لا توجد التزامات | التزامات تسليم البضائع المناولة،مقدمي البضائع،الشحن والتفريغ،النفاذ إلى السوق من خلال التوريد عبر الحدود غير مقيد. | لا توجد التزامات | - |
| ٣٣ | سيراليون | لا توجد قيود باستثناء النفاذ للسوق من خلال التمثيل التجاري:مطلوب التوافق مع القوانين المحلية لإنشاء الشركات. | التزام كامل بالتحرير باستثناء النفاذ للسوق من خلال التواجد التجاري يتطلب مشاركة. | التزام كامل بتحرير الخدمات المساعدة للنقل البحري متاحة بشروط معقولة وغير تمييزية | - |
| ٣٤ | سنغافورا | نقل البضائع لا توجد قيود،ولاتوجد التزامات في نقل الركاب | التزامات في مجال التوكيلات الملاحية والسمسرة | - | - |

تابع جدول رقم ( ٣١)

الالتزامات المحددة في مجال خدمات النقل البحري

| | العضو | النقل البحري الدولي | الخدمات المساعدة | خدمات الموانئ | أخرى |
|---|---|---|---|---|---|
| ٣٥ | سولفانيا | لا التزامات | التزامات فى مجال التخزين، التخليص الجمركي،مقدمي البضائع،الفحص قبل الشحن | لا التزامات | صيانة واصلاح السفن |
| ٣٦ | تايلاند | لا توجد قيود باستثناء توريد الخدمات عبر الحدود.قيود على حركة التجارة مع الصين وفيتنام، التواجد التجاري بالنسبة للسفن الخطية غير مقيد،النفاذ للسوق بالنسبة للتواجد التجاري فيما يتعلق بالبضائع الصب والسفن الجوالة ونقل الركاب أفقي،والمعاملة القومية:ضرائب الدخل، استثناءات خاصة لمشغلي السفن تحمل العلم الوطنى | التزامات فى مجال التخزين وتقديم البضائع(وخدمات تصنيف السفن)مع توريدالخدمة عبر الحدود:غير مقيد.النفاذ للسوق من خلال التواجد التجاري: أفقي،المعاملة القومية:لاقيود باستثناء أن مشاركة الأجنبي لا تتجاوز ٤٩٪من رأس المال | متاحة بشروط معقولة وعلى اسس غير تمييزية، التزامات فى مجال القطر وتسهيلات الاستقبال بالشاطئ(جمع القمامة) والخدمات التى يقدمها الميناء للكابتن | – |
| ٣٧ | ترينداد وتوجو | لا توجد التزامات | لا توجد التزامات | التزامات فى المساعدات الملاحية، والاتصالات | التزامات فى مجال فحص واصلاح وبناء السفن (سواء) |

تابع جدول رقم ( ٣١)

الالتزامات المحددة في مجال خدمات النقل البحري

| | العضو | النقل البحري الدولي | الخدمات المساعدة | خدمات الموانئ | أخرى |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | وخدمات الارصاد | توريد الخدمة عبر الحدود اوالاستهلاك فى الخارج)غير مقيد |
| ٣٨ | تركيا | لا توجد قيود باستثناء المعاملة القومية بالنسبة لتوريد الخدمة عبر الحدود:رسوم موانئ تمييزية،وبالنسبة للسفن الصب والجوالة ١٠٪ هامش تفضيل للبضائع الحومية، النفاذ للسوق من خلال التواجد التجاري للسفن الخطية: يتطلب ملكية | لا توجد التزامات | لا توجد التزامات | صيانة واصلاح السفن، تأجير السفن بالطاقم: المعاملة القوميةمن خلال توريد الخدمة عبر الحدود او استهلاك الخدمة بالخارج: مقيدة |
| ٣٩ | فيزويلا | نقل البضائع :لا توجد قيود باستثناء توريد الخدمة عبر الحدود غير مقيد ولا توجد التزامات فى مجال نقل الركاب | التزام فى مناولة البضائع والتخزين . | لا توجد التزامات | - |

• مصدر الجدول:

1 – The WTO Secretariat Maritime Transport Services: Background Note by the WTO Secretariat, OP. Cit., P.P.13 –18.

* النقل البحري الدولي يتضمن النقل الساحلي.

## ثانيا : تحليل الاستثناءات من شرط الدولة الأولى بالرعاية :

قدم ستة وعشرون عضوا قوائم استثناءات من شرط الدولة الأولى بالرعاية في مجال النقل البحري،ألا انه إعمالا للفقرة الرابعة من قرار خدمات النقل البحري الصادر في ٣ يوليو ٩٦، والمادة الثانية من الاتفاقية العامة لتجارة الخدمات (GATS) )، تم تعليق الاستثناءات من شرط الدولة الأولى بالرعاية في النقل البحري الدولي ،والخدمات المعاونة،والنفاذ للموانئ واستخدام تسهيلاقا وذلك حتى نهاية الجولة القادمة من مفاوضات الخدمات ويستثنى من ذلك الالتزامات المحددة في مجال خدمات النقل البحري والمدرجة بجداول الأعضاء.

وتأسيسا على ذلك فان الاستثناءات من شرط الدولة الأولى بالرعاية التي لم تعلق، هي فقط الاستثناءات المقدمة من الأعضاء الذين قدموا التزامات محددة،وعددهم أربعة عشر عضوا[1].

ويعرض الجدول الآتي بعد ملخصا لهذه الاستثناءات.

جدول رقم ( ٣٢ )

الاستثناءات من شرط الدولة الأولى بالرعاية

في خدمات النقل البحري

| | العضو | القطاع المتأثر | الدول التي يطبق عليها الإجراء | مدة القيد | طبيعة الاستثناء |
|---|---|---|---|---|---|
| ١ | بنين | النقل الساحلى<br>/<br>التجارة الخطية قواعد السلوك للمؤتمرات الملاحية | غير محددة<br><br>غير محددة | ١٠ سنوات<br><br>غير محددة | تفضيلى/معاملة بالمثل<br>تفضيلى /معاملة بالمثل |
| ٢ | كندا | النقل البحري:إعفاء ضريبي | كل الدول | متوسطة | معاملة بالمثل |
| ٣ | كوبا | نقل البضائع | كل الدول الموقـع معـها اتفاقيـات ثنائية | حتى نهاية المـدة مذكـرة إنـهاء الاتفاقية المقدمـة مـن أحـد الأطراف | تفضيلي |

[1]Maritime Transport Serivces,: Background Note by the WTO secrtariat, OP.Cit.,P.18.

(تابع) جدول رقم ( ٣٢ )

| | العضو | القطاع المتأثر | الدول التي يطبق عليها الإجراء | مدة القيد | طبيعة الاستثناء |
|---|---|---|---|---|---|
| ٤ | الجماعة الأوربية | خدمات التأجير/التأجير التمويلي للسفن | كل الدول | غير محدد | معاملة بالمثل |
| ٥ | فنلندا | النقل الساحلي | كل الدول | غير محدد | معاملة بالمثل |
| ٦ | جامايكا | حجز البضائع في إطار مدونة قواعد السلوك للمؤتمرات الملاحية | الدول الموقعة على الاتفاقية | غير محدد | تفضيلي /معاملة بالمثل |
| ٧ | نيوزيلند ا | سفن الركاب والبضائع:توريد خدمات الضباط للسفن النيوزيلندية يتطلب تأهيل | هونج كونج،المملكة المتحدة،الهند، ماليزيا،سنغافورة، باكستان،شمال أفريقيا،ايرى | غير محدد | تفضيلي |
| ٨ | بيرو | النقل:في البر والبحر | مجموعة دول الانديانAndean | غير محدد | تفضيلى |
| ٩ | الفلبين | النقل الساحلي | كل الدول | تاريخ انتهاء الاتفاقيات الثنائية للصداقة والتجارة والملاحة | معاملة بالمثل |
| ١٠ | السنغال | النقل الساحلى<br>النقل البحري:مدونة قواعد السلوك للمؤتمرات الملاحية<br>النقل البحري | ٢٥ دولة<br><br>غير محدد | قريبا<br><br>غير محدد | معاملة بالمثل<br><br>تفضيلى/معاملة بالمثل |

(تابع )جدول رقم ( ٣٢)

| | العضو | القطاع المتأثر | الدول التي يطبق عليها الإجراء | مدة القيد | طبيعة الاستثناء |
|---|---|---|---|---|---|
| ١١ | تايلاند | بيع وتسويق خدمات النقل البحري:مجموعة الضرائب على القيمة المضافة | كل الدول | غير محدد | تفضيلي/معاملة بالمثل |
| ١٢ | ترينداد وتوجو | حجز البضائع في إطار مدونة قواعد السلوك للمؤتمرات الملاحية | الدول الموقعة على الاتفاقية | غير محدد | تفضيلي /معاملة بالمثل |
| ١٣ | تركيا | خدمات النقل: معدلات ضريبة الدخل والشركات الاستثناء من الضريبة على القيمة المضافة | كل الدول | غير محدد | معاملة بالمثل |
| | | معاملة مركبات النقل | كل الدول | غير محدد | معاملة بالمثل |
| ١٤ | فنزويلا | خدمات النقل البحري للبضائع | غير محددة | غير محدد | معاملة بالمثل |
| | | المشاركة في البضائع | الولايات المتحدة | غير محدد | تفضيلي |

المصدر: The WTO secrtariat Maritime Transport Serivces,: Background Note by the: WTO secrtariat, OP.Cit.,P.18.

ويتضح من الجدول السابق أن الاستثناءات من شرط الدولة الاولى بالرعاية التي لم يتم تعليقها يمكن إيجازها فيما يلي:

أ – الإجراءات التي تم اتخاذها في إطار معاهدة الأمم المتحدة لقواعد سلوك المؤتمرات الملاحية.
ب – الملاحة الساحلية..
ج – المعاملة الضريبية.
ء – اتفاقيات ثنائية.
هـ تأجير السفن.
و – توريد ضباط بحريين.

ومن ناحية الفترة الزمنية للاستثناء:

أ – نجد أن خمسة عشر استثناء لم تحدد فترة زمنية لاستمرارها.
ب – ثلاثة استثناءات ربطت فترة الاستثناء بتاريخ انتهاء الاتفاقيات الثنائية القائمة.

أما من زاوية طبيعة الاستثناء فقد كانت على النحو الآتي:

أ – تسع استثناءات في مجال المعاملة بالمثل.
ب – أربعة استثناءات لها طبيعة تفضيلية.
ج – ست استثناءات تجمع بين المعاملة بالمثل والطبيعة التفضيلية.

ويلاحظ أن هناك استثناءات أخرى من شرط الدولة الأولى بالرعاية (MEN) تطبق على كافة القطاعات الخدمية وتنسحب على النقل البحري[1].

***ثالثا: تحليل الالتزامات المحددة التي قدمها المفاوض المصرى :***

حددت مصر التزاماتها لتحرير قطاع النقل البحري في إطار جولة أورجواي في مجالين:
١ – صناعة تكسير السفن.
٢ – إصلاح الحاويات.

وذلك تأسيسا على أن قطاع النقل البحري قطاع محرر بطبيعته، ثم عدلت مصر التزاماتها لتصبح على النحو الآتي:–
١ – إنشاء شركات لتملك سفن نقل الركاب والبضائع على ألا يتعدى رأس المال الأجنبي ٤٩٪ حتى يمكن أن ترفع العلم المصري وبالتالي تتمتع بمزايا السفن المصرية،وان يكون رئيس مجلس الإدارة وأغلبية المجلس متمتعين بالجنسية المصرية،وان يكون ٩٥./.من الطاقم مصريين وان تمثل أجورهم ومرتباتهم ٩٠./. من الأجور والمرتبات المدفوعة.
٢ – الشركات المشتركة للقيام بأعمال التطهير والتعميق بالموانى على ألا يتعدى رأس المال الأجنبي ٧٥٪على الأكثر، وان يشكل المصريين نسبة ٢٥./. من العمالة على الأقل،وكذلك تكون نسبة المصريين بمجلس الإدارة ٢٥./. على الأقل.

---

[1] Ibid.,P.P.18-19.

وهذا أقصى ما يمكن تحريره من وجهة النظر المصرية وذلك تأسيسا على انه لا يمكن تحرير تجارة خدمات النقل البحري في الوقت الحاضر لان معظم خدمات النقل البحري لم تحـــرر محليـــا لكونها تعمل في إطار قطاع الأعمال العام،وان القطاع الخاص يحتاج لفترة طويلة ليكتسب الخـــبرة التي تمكنه من إدارة هذه الخدمات. وبعدها يمكن النظر في تحريرها خارجيـــا،كمـــا أن الخـــبرات والكفاءات التي نشأت في ظل القطاع العام يمكنها أن تتولى إدارة هذه الخدمات ولا توجد حاجـــة للخبرة الدولية في الوقت الحاضر. كما أن الخدمات المعروض تحريرها تســـتهدف دعـــم كفـــاءة الأسطول التجاري الوطني والموانئ المصرية. حيث تستفيد مصر من التحرير بجذب اســـــتثمارات أجنبية والتكنولوجيا الحديثة.

وموقف مصر من قضية تحرير تجارة خدمات النقل البحري يتماشى مع الموقف الأمريكـي ومعظم الدول النامية وخصوصا فيما يتعلق بالنقل متعدد الوسائط الذي ترفـــض مصـــر تحريـــره لصعوبة التأمين على كافة وسائل النقل.

وتحرير خدمات النقل البحري الذى يرتكز على المحاور السابق ذكرها يشتمل في مصـــر على أربعة عشر نشاط تخضع لادارة الدولة في إطار القوانين المنظمة للنقـــل البحـــري – هنـــاك إجراءات تعتزم الحكومة اتخاذها في هذا الصدد لإصدار تشريعات تقضى بحرية إنشـــاء شـــركات شحن وتفريغ الحبوب آليا بالموانئ المصرية لكونها تحتاج الى تكنولوجيا متطورة، كمـــا أن هنـــاك خدمات يصعب تحريرها وفتحها أمام المنافسة الأجنبية في الوقت الحاضر ولكن يجـــرى تحريرهـــا داخليا في إطار السياسة المعروفة (بالخوصصة) والتي تتم في إطار برنامجي الاســـتقرار والتكييـــف الهيكلي المدعومين من الصندوق والبنك الدوليين.

***احتمالات تحسين التزامات مصر :-***

في ضوء ما تقدم نجد أن المفاوض المصري قد وضع احتمالات لتحسين التزامات مصر – إذا ما دفعته الظروف إلى ذلك – تتمثل فيما يلي :-

١ – الشحن الآلي للحبوب بشرط أن تكون شركة مشتركة تبلغ مساهمة الجانب المصـــري ٥١٪ على الأقل.

٢ – أنشطة خدمات النقل البحري (ركاب وبضائع) في المناطق الحرة وفقا لما ينص عليه قـــانون الاستثمار ٨٩/٢٣٠[١].

٣ – ترسانات إصلاح وبناء السفن من خلال خوصصتها ومنح الأجانب حق الإدارة والتملك.

إلا أن زيادة الالتزامات على النحو المتقدم مرهون بما يلي:

- مدى استفادة مصر من نقل التكنولوجيا وزيادة الاستثمارات الأجنبية في هذا القطاع الحيوي الهام، فضلا عن الاستفادة من التزامات الدول الأخرى بفتح أسواقها أمام العمالة البحرية المصرية.
- مطالبة الدول المتقدمة وعلى رأسها الاتحاد الأوربي والولايات المتحدة لمصر بتحرير خدمات النقل البحري في إطار المفاوضات الثنائية والتي ستتخذ كأساس للتوصل إلى التزامات متعددة الأطراف.أي أن الحكومة المصرية قدمت التزامات بتحرير مقيد للنقل البحري الدولي وخدمات الموانئ ولم تقدم التزامات بتحرير الخدمات المساعدة وهى بهذا تكون قدمت التزامات تفوق ما قدمته دول الاتحاد الأوربي!!! ،ولم تقدم استثناءات من شرط الدولة الأولى بالرعاية وكان يجب عليها أن تفعل هذا حتى تستفيد من مدونة السلوك للمؤتمرات الملاحية ومن الاتفاقيات الثنائية التي ابرمتها.
- والآن ما هى الآثار الاقتصادية لتحرير خدمات النقل البحري،بافتراض التوصل إلى اتفاق لتحريره.

## *الخلاصة:*

تحليل جداول الالتزامات المحددة للتحرير خدمات النقل البحري.

**١ – *النقل البحري الدولي:***

قدم تسعة وعشرون عضوا فقط التزامات محددة لتحرير هذا القطاع،ولم يقدم الاتحاد الاوروبى التزامات لتحرير نقل الركاب والبضائع وكذلك فنلندا والمجر،اليابان وكندا والولايات المتحدة،كما أن الدول التي التزمت بتحرير خدمات النقل البحري الدولي وضعت قيودا على هذه الالتزامات، وبالتالى فان الهدف من التحرير والذي يتمثل فى منح الناقل الأجنبي فرصة النفاذ الى السوق لم يتحقق.

٢ ـ *الخدمات المساعدة:*

قدم ست وعشرون عضوا التزامات بتحرير الخدمات المساعدة، معظمها فى مجـــالات التخزيـــن والتوكيلات،ومعظم الالتزامات المقدمة مقيدة.والدول المتقدمة – على عكس الدول المتخلفـة – ترغب فى تحرير هذه النوعية من الخدمات.

٣ ـ *خدمات الموانئ:*

قدم سبعة عشر عضوا التزامات بتحرير خدمات الموانئ معظمها مقيدة،ولم تتقدم معظـــم الـــدول المتقدمة بالتزامات لتحرير الموانئ.

٤ ـ *خدمات اخرى:*

قدم بعض الأعضاء التزاما بتحرير خدمات إضافية كإصلاح السفن،تأجير السفن بالطاقم.

تحليل الاستثناء من شرط الدولة الأولى بالرعاية:

قدم أربعة عشر عضوا استثناءا من شرط الدولة الأولى بالرعاية فى النقل البحري،وتتمثـــل هـــذه الاستثناءات فى :

الإجراءات التي اتخذت فى إطار معاهدة الأمم المتحدة لقواعد السلوك المؤتمرات الملاحية – الملاحـة الساحلية – المعاملة الضريبية – اتفاقيات ثنائية – تأجير السفن – العمالة البحرية.

تحليل الالتزامات المحددة التي قدمها المفاوض المصري:

قدمت مصر التزاماتها وتتمثل فى:

إنشاء الشركات المشتركة لتملك سفن الركاب والبضائع والشركات المشتركة للقيـــام باعمـــال التطهير والتعميق.

# المبحث الثالث

# تحليل الآثار الاقتصادية للاتفاقية العامة لتجارة الخدمات

# على

# قطاع النقل البحري

استعرضنا فيما سبق القيود المفروضة على خدمات النقل البحري بأعمدته الثلاثة، وتبين أن معظم هذه القيود فرضتها الدول المتقدمة على ممارسة خدمات النقل البحري،وان القيود التي تفرضها الدول المتخلفة أن هي ألا ردود أفعال للقيود المضروبة على ممارساتها لخدمات النقل البحري من قبل الدول المتقدمة،ومع ذلك فان القيود المطروحة للتفاوض بشأن تحريرها معظمها يتعلق بتلك القيود المفروضة من قبل الدول المتخلفة، حيث ان الهدف هو النفاذ لأسواق خدمات النقل البحري بتلك الدول، وأخراجها من هذا النشاط. كما عرضنا للالتزامات المحددة التي قدمتها الدول لتحرير هذه الاعمدة وتبين من عرض هذه الالتزامات غياب اللاعبين الرئيسيين المناديين بالتحرير، وعدم تقديهم لالتزامات، وحتى الالتزامات التي قدمها عدد محدود من اعضاء منظمة التجارة العالمية، تبين انها التزامات مقيدة،وفي مجال النقل البحري الدولي كانت اهم القيود التي تتعلق بالتواجد التجاري ،تتمثل في حجز البضائع،سواء عن طريق اتفاقيات ثنائية أو متعددة الأطراف اومن خلال مدونة قواعد السلوك للمؤتمرات الملاحية، وتسجيل السفن كما لم تقدم أي التزامات بخصوص تحرير انتقالات العمالة البحرية، ناهيك عن أن القيود المفروضة على هذه الخدمات من قبل الدول المتقدمة لم تطرح اصلا للتفاوض بشأن تحريرها (على سبيل المثال الوضع الاحتكاري للمؤتمرات الملاحية).

كما أن الخدمات المساعدة لم يتم التوصل لاتفاق بشأنها، وحتى الالتزامات التي قدمت مقيدة هي الاخرى بقيود شتى،أما النفاذ للموانئ واستخدام تسهيلاتها، فالالتزامات المقدمة مقيدة هي الأخرى.

وبالرغم من ضعف مستوى الالتزامات المقدمة من الدول فى مجال تحرير خدمات النقل البحري، لم تكتفي بعض الدول بها، بل تقدمت بقوائم استثناءات من شرط الدولة الأولى بالرعاية.

وحاصل القول أن النتائج التي تم التوصل إليها من خلال جداول الالتزامات المحددة ضعيفة، إلا إنها تمثل أساس مفاوضات تحرير خدمات النقل البحري فى الجولة القادمة من مفاوضات تحرير الخدمات (٢٠٠٠-٢٠٠٤).

وفى ضوء الموقف الأمريكي الرافض لتحرير خدمات النقل البحري لعدم توافقه مع مصالحها،واستمرار دول الاتحاد الأوربي لهذا الرفض- على النحو السالف بيانه-فانه لا يتوقع أن تسير المفاوضات فى اتجاه التحرير فى المستقبل المنظور. ألا انه ينبغي أن نذكر أنفسنا ببعض الحقائق الهامة:-

١ – على الرغم من أن التفاوض فى تحرير خدمات النقل البحري اختياريا، إلا انه لا يوجد قطاع خارج نطاق الاتفاقية العامة للتجارة فى الخدمات، أي أن القواعد العامة للاتفاقية سوف تطبق على كل قطاعات الخدمات بما فيها النقل البحري.

٢ – أن المؤتمر الوزاري المنعقد فى سنغافورة فى نهاية ١٩٩٦، سلم (WTO) أمرا ملزما بشأن التفكير فى النظم الدولية الممكن تطبيقها فى مجال المنافسة، وهذا أمر عام يشمل قطاع النقل البحري شأنه فى ذلك شأن باقي القطاعات.

٣ – أن هناك مفاوضات جارية لتحرير قطاعات أخري سيكون له تأثير مباشر على تحرير خدمات النقل البحري مثل الدعم ،والمشتريات الحكومية،والوقاية Safeguards

٤ – وتتوقع منظمة التجارة العالمية WTO تطبيق قواعد الاتفاقية العامة لتجارة الخدمات خلال فترة تتراوح من خمس سنوات إلى عشر سنوات من الآن، كما يرى بعض خبراء المنظمة أن تحرير قطاع النقل البحري سيكون تدريجي، كما حدث فى مجال تحرير التجارة فى السلع،إذ أن متوسط التعريفة الجمركية بلغ ٤٠٪ عام ١٩٤٨، ولكن اصبح الآن ٥٪، ويقدر خبراء المنظمة أن القيود المفروضة على قطاع النقل البحري ستزول فى فترة اقصر[1].

[1]Pierre Laetrile , GATS and Shipping: The story of a long misunderstanding , OP., Apaper presented at WTO.Conference, 1996,P.P.5-6 .

ويتوقع بعض المحللين أن تطبيق الاتفاقية العامة للتجارة فى السلع والاتفاقية العامة للتجارة فى الخدمات سوف تقدم دعما لسوق التأجير فى نهاية العشر سنوات الحالية بنحو ٣٠٠ بليون دولار، كما أن السفن الخطية وسفن الحاويات ستستفيد من خفض الجمارك[1].

هذا عن الآثار المترتبة على تحرير التجارة السلعية والخدمية معا. ماذا عن الآثار المترتبة على كل مبدأ من مبادئ الاتفاقية العامة للتجارة فى الخدمات ؟!

على أي الحالات فان التحرير التدريجي لخدمات النقل البحري قد يفضي إلى تحرير كامل . وفى هذا ما يدعو إلى تحليل الآثار المترتبة على أعمال الاتفاقية العامة لتجارة الخدمات على قطاع النقل البحري على النحو الذي سنفصله فيما يلي:

**١ – *الآثار المترتبة على تطبيق شرط الدولة الأولى بالرعاية (MFN)* :-.**

أن تطبيق شرط الدولة الأولى بالرعاية فى مجال خدمات النقل البحري، يثير قضية تخصيص الحمولات (Cargo Sharing) التي تستهدف المشاركة فى نقل البضائع فى مواجهة سيطرة أساطيل الدول المتقدمة على السوق الملاحي وذلك فى إطار اتفاقيات ثنائية أو اتفاقيات دولية متعددة الأطراف.

بادئ ذي بدء،ينبغى أن نقرر أن إعمال شرط الدولة الأولى بالرعاية فى مجال النقل البحري يتطلب ضرورة تخلي الأعضاء عن نظام تخصيص الحمولات سواء كان هذا النظام فى إطار اتفاقيات ثنائية أو متعددة الأطراف مثل مدونة قواعد السلوك للمؤتمرات الملاحية ( قاعدة (٤٠ : ٤٠ : ٢٠) الشهيرة بالنسبة لنقل التجارة الخطية، وكذلك قاعدة (٥٠ : ٥٠) بالنسبة لنقل البضائع الصب) التي تعطى الدول النامية والدول الأقل تقدما (L (LDCs) ) حصصا فى نقل تجارتها الخارجية بما يكفل حد أدنى من الحمولات لأساطيلها، الأمر الذي سيؤدى إلى حرمان تلك الدول من هذه الحصص وسينتج عن ذلك تحول الطلب عن أساطيل الدول المتخلفة والدول الأقل تقدما إلى أساطيل الدول المتقدمة كنتيجة لالغاء الحصص،وبالتالي يتوقع انتعاش صناعة النقل البحري فى الدول المتقدمة الأمر الذي يساعدها على الخروج من حالة الركود المزمن الذي تعانى منه،ويعيد تعريفات النقل إلى مستواها الطبيعي،ومن ثم تتحسن أوضاع الشركات الملاحية بتلك الدول. وانخفاض الدعم الموجه لها مما يقلل أعباء الموازنة العامة. بينما يتوقع عكس ذلك فى الدول المتخلفة إذ يتوقع تقلص صناعة النقل البحري بتلك الدول.

---

[1]Michael Roe, GATT , Shipping & Developing Countries, Apaper present at Mardacon , 1995), P.5.

ويترتب على هذا الوضع ردود أفعال متباينة:-

- فالدول المتقدمة ينتظر أن تتجه صناعة النقل البحري بها إلى مزيد من التكتل والاندماج،الأمر الذي تزيد معه درجة الاحتكار، ويتحول السوق إلى سوق منافسة احتكارية أو احتكار قلة،تلعب فيه الشركات متعدية الجنسية دور الفاعل الرئيسي،الأمر الذي قد يؤدى إلى تخصيص السوق فيما بينها.
- أما الدول المتخلفة والدول الأقل نموا فيكون أمامها عدة بدائل أحلاهم مر:-

أ – أما أن ترضى بدور هامشي تلعبه أساطيلها في إطار الاستراتيجية الجديدة للتقسيم الدولي للعمل.

ب – وتساورنا الشكوك في أن يكون لأساطيل هذه الدول أساسا دور تلعبه في ظل استراتيجية التقسيم الجديد للعمل الدولي. وذلك بالنظر إلى حقيقة أن الدول المتقدمة تريد النفاذ إلى جميع خدمات النقل البحري بما فيها النقل الساحلي.

وعلى ذلك يكون الخيار التالى هو أن تخرج من سوق النقل البحري لتفسح المجال للاحتكارات الدولية متعدية الجنسية، وهذا أمر قد يصعب على بعض الدول التسليم به بعد أن تكبدت استثمارات هائلة لبناء أساطيلها الوطنية، خصوصا وان بعض هذه الاستثمارات قد تم تمويلها بديون خارجية.

ج – وفى ضوء ما تقدم يكون البديل الأكثر احتمالا، هو أن تتجه هذه الدول إلى فرض إجراءات حمائية شديدة دفاعا عن صناعة النقل البحري، كأن تقدم مساعدات حكومية،أوتتوصل إلى نظم جديدة للحصص كالحصص الحكومية،على سبيل المثال.

وهكذا نجد أن تطبيق شرط الدولة الأولى بالرعاية فى خدمات النقل البحري، يمكن أن يقودنـا الى نتيجة عكسية،وهى مزيد من التقييد،بل تقييد كامل للتجارة الدولية فى خدمات النقل البحري بدلا من تحريرها.

وقد يرى البعض أن الدول المتخلفة والدول الأقل تقدما يمكنها أن تطلب استثناءها من تطبيق شرط الدولة الأولى بالرعاية لمدة معينة،تقوم خلالها بإلغاء نظام حجز البضائع تدريجيا،وفى ذات الوقت تقوى أساطيلها التجارية من خلال تطوير نظم الإدارة والتعاون الفني والتجاري مع الدول المتقدمة[1].

---

[1]See : Haralambdes H.E.& others ,Op. Cit, P.P.13-14.

ولكن بالنظر الى الفجوة التنظيمية والتكنولوجية بين أساطيل الدول المتقدمة والمتخلفة ومشكلات نقل التكنولوجيا والاحتكارات فى إطار الشركات متعدية الجنسية، فلا ينتظر أن يكون تطوير الأساطيل المتخلفة عبر الزمن بديلا لنظام حجز البضائع.

ولما كان شرط الدولة الأولي بالرعاية، يعتبر حجر الزاوية فى الاتفاقية العامة للتعريفة والتجارة (GATT) فان نجاح معظم الدول فى التحلل من شرط الدولة الأولى بالرعاية كليا أو جزئيا، قد يشجع على استمرار نظام الحصص واشتراط الشحن على سفن وطنية (Cargo Reservation)، وقد تستحدث قيودا جديدة على خدمات النقل البحري،مما قد يؤدى فى النهاية إلى الحد من فاعلية أدراج النقل البحري فى إطار الاتفاقية العامة للتجارة فى الخدمات فى تحرير هذا القطاع.

ومن جهة أخري، نجد أن تطبيق شرط الدولة الأولى بالرعاية، سوف يحد من مساهمة الدول المتخلفة والدول الأقل نموا فى خدمات النقل البحري، الأمر الذي يتعارض مع مبدأ زيادة مساهمة الدول النامية الذي تنص عليه الاتفاقية.

أما بالنسبة للأثر على مصر، يلاحظ أنها تعد الدولة العربية الوحيدة التى قدمت جداول التزاماتها المحددة لتحرير قطاع النقل البحرى بها،كما أنها لم تقدم أية استثناءات من شرط الدولة الأولى بالرعاية وكان عليها أن تفعل،وذلك على الرغم من أن الأسطول البحري المصري (المملوك والمستأجر) فى ظل نظام الحصص الثنائية والمتعددة الأطراف لم يتمكن من نقل سوى ٢٢٪من تجارة مصر الخارجية المنقولة بحرا منها نحو٨٪على سفن مملوكة والباقي وقدره ١٤٪ على سفن مستأجرة.

وبالطبع هذه النسب متواضعة للغاية. كما أن معامل الاختلاف بين نسبة الصادرات المنقولة على سفن مصرية (مملوكة ومستأجرة) ونسبة الواردات المنقول على ذات السفن كبير،مما يعنى وجود اختلال بمعنى أن السفن المصرية تعمل بنظام One Leg وذلك على النحو الموضح بالجدولين رقمى( ٣٣ )،( ٣٤)

**حجم نقليات تجارة مصر الخارجية المنقولة بحرا**

**على سفن مملوكة**

**الكمية بالالف طن**

| البيان | عدد السفن | عدد الرحلات | اجمالى الصادرات المصرية | الصادرات المنقولة على السفن المصرية | النسبة % | اجمالى الواردات المصرية | الواردات المنقولة على السفن المصرية | النسبة % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| الشركة المصرية للملاحة البحرية | ١٨ | ١٥١ | ١٦٣٢٧ | ١٧٣ | ١,٠٦ | ٢٥٦٧٦ | ٥٩١ | ٢,٣ |
| شركة الملاحة الوطنية | ٥ | ١٤ | | | | | ٧٥٧ | ٢,٩٥ |
| شركة فامكو | ٣ | ٢٠ | | ٢٢ | ٠,١٣ | | ٨٥ | ٠,٣٣ |
| شركة مصر للنقل البحرى | ٧ | ٤٣ | | ١ | | | ٨٣ | ٠,٧١ |
| الشركة العربية للملاحة | ٥ | ٤٣ | | ١٦ | ٠,١ | | ١٠٦ | ٠,٤١ |
| الاجمالى | ٣٨ | ٢٩٢ | ١٦٣٢٧ | ٢١٢ | ١,٢٩ | ٢٥٦٧٦ | ١٦٢٢ | ٦,٧ |

المصدر :

الجدول من اعداد الباحث استنادا على بيانات، الدليل الاحصائى السنوى، تجارة مصر الخارجية والاسطول البحرى، ( العدد الثالث عشر الجزء الاول سبتمبر ١٩٩٦ والعدد الخامس عشر الجزء الاول سبتمبر ١٩٩٨).

حجم نقليات تجارة مصر الخارجية المنقولة بحرا

على سفن مستأجرة

الكمية بالالف طن

| البيان | عدد السفن | عدد الرحلات | الصادرات | النسبة لاجمالى الصادرات | الواردات | النسبة لاجمالى الواردات |
|---|---|---|---|---|---|---|
| الشركة المصرية للملاحة البحرية | ٢٣ | ٢٣ | ١٢ | ٠,٠٧ | ٨٣٩ | ٣,٢٧ |
| شركة الملاحة الوطنية | ٢٤ | ٢٤ | | | ١٢٣٧ | ٤,٧٥ |
| شركة مصر للنقل البحرى | ٢٧ | ٢٨ | | | ١٥٠٠ | ٥,٨٤ |
| الاجمالى | ٧٤ | ٧٥ | ١٢ | ٠,٠٧ | ٣٥٧٦ | ١٣,٨٦ |

المصدر :

الجدول من اعداد الباحث استنادا على بيانات، الدليل الاحصائى السنوى، تجارة مصر الخارجية والاسطول البحرى، ( العدد الثالث عشر الجزء الاول سبتمبر ١٩٩٦ والعدد الخامس عشر الجزء الاول سبتمبر ١٩٩٨).

وهذا معناه انه فى حالة تطبيق هذا الشرط على مصر سينتهي الأمر بخروجها من السوق أو قبولها دورا هامشيا، أو أن تتحلل من شرط الدولة الأولى بالرعاية،أى إنها ينسحب عليها نفس التحليل السابق.

٢ – *الأثر الناجم عن تطبيق المعاملة القومية على خدمات النقل البحري:*

ويتضمن تطبيق هذا المبدأ المساواة بين موردي خدمات النقل البحري الوطنيين والأجانب، بحيث تزول المعاملة التفضيلية الممنوحة للوطنيين، والتي تتمثل فى الإجراءات الحمائية : كاشتراط النقل على سفن وطنية.أن هذه المساواة لا تحقق العدالة، لأنه كما يقول فقهاء المالية العامة الغربيون، انه كي تحقق العدالة من خلال المساواة يجب أن يطبق مبدأ العدالة الرأسية والعدالة الأفقية، ومعناه أن الوحدات التي في مراكز متباينة تعامل معاملة ضريبية متباينة، أما العدالة الأفقية فمعناها أن الوحدات التى فى مراكز متساوية تعامل معاملة ضريبية متساوية وهذه أفكار مستقرة ومعمول بها فى كافة التشريعات الضريبية والمالية التى تستهدف تحقيق المساواة[1].

وعلى ذلك فان مساواة موردي خدمات النقل البحري الوطنيين بالأجانب يجافى قاعدة العدالة الرأسية،وذلك بالنظر إلى اختلاف المستوى التكنولوجي والتنظيمي لكل منهما.

وما يترتب على ذلك من اختلاف فى مستوى التكاليف فى الحالتين،بالاضافة إلى أن المساواة بين الموردين الوطنيين والأجانب فى نسب الرسوم والضرائب سيؤدى إلى اختلاف ما يدفعه كل منهم كقيمة مطلقة لاختلاف الإيرادات،فضلا عن أهمية حماية الناقلين الوطنيين لكون صناعة النقل البحري صناعة ناشئة بالدول المتخلفة.

وأيا ما كان الأمر فان تطبيق مبدأ المعاملة الوطنية من شأنه أن ينتج الآثار الآتية:

من المعلوم أن الميزة التنافسية للدول المتخلفة والدول الأقل نموا بصفة عامة وفى مجال النقل البحري بصفة خاصة–محدودة، وبالتالي فان التطبيق السليم لمبدأ المعاملة الوطنية سيفضى إلى :

– أما إلغاء القيود المفروضة لصالح الناقلين الوطنيين، أو منح نفس المزايا التى يتمتعون بها إلى شركات الملاحة الأجنبية. وهذا من شأنه أن يرفع تكاليف التشغيل للناقلين الوطنيين اويخفض تكاليف الناقلين الأجانب، وهذا سوف ينعكس سلبيا على النوالين التى يعرضها الناقلون

[1] للوقوف على تفاصيل هذين المبدأين انظر:

د .حامد عبد المجيد دراز،د. على عباس عياد،مبادئ الاقتصاد العام، (الاسكندرية: مؤسسة شباب الجامعة، ١٩٧٥)،الطبعة الثانية،ص ١٦٢–١٦٥.

الوطنيون،أو يحافظوا على نفس مستوى النوالين مع ارتفاع التكاليف، وبالتالي تنخفض مستويات أرباحهم، وبالتالي تقل قدرتهم على تنفيذ الخطط الاستثمارية الجديدة وبرامج الإحلال ، الأمـــر الذي يحد من قدرتهم على المنافسة المحدودة من الأصل،أو ينتج آثارا عكسية بالنســـبة للنـــاقلين الأجانب فى حالة منحهم نفس المزايا التى يحصل عليها الناقلين الوطنيين.إذ يترتب علـــى ذلـــك انخفاض مستوى التكاليف وبالتالي سيتمكن الناقل الأجنبي: أما من خفض النوالين ومن ثم يزيـــد الطلب عليه وتزيد الأرباح، أو الإبقاء على نفس المستوى من النوالين وزيادة الأرباح،الأمر الذي يمكنهم من تنفيذ الخطط الاستثمارية والأنفاق على البحوث بما يكفل جودة الخدمة المـــؤداة،وفى جميع الأحوال ستكون النتيجة هي انخفاض الطلب على الأساطيل الوطنية التى تعانى من عدم توافر الحمولات[1].

ويلاحظ أن هذا التحليل برمته ينطبق على النقل البحري فى الولايات المتحدة، ولكـــن مع اختلاف فى درجة تأثرها، إذ يحتمل أن ينخفض الطلب على الأسطول الأمريكي ولكن بدرجة اقل من الذي سينخفض إليه الطلب على أساطيل الدول المتخلفة والأقل نموا.

*اثر إلغاء التمييز فى الضرائب والرسوم:*

عموما قد يأخذ التمييز فى الرسوم والضرائب الذي تفرضه الدول المتخلفة والأقل نمـوا على السفن الأجنبية عدة أشكال منها :-

- تقاضى رسوما أو ضرائب من موردي خدمات النقل البحري الأجانب بفئات أكبر من تلـك المفروضة على نظرائهم الوطنيين.
- إعفاء موردي خدمات النقل البحري الوطنيين من الرسوم والضرائب.
- قد يكون التمييز فى نوع العملة التى يتم بها سداد الرسوم والضرائب، أوفى سعر الصـــرف المستخدم.

وعموما يترتب على إلغاء هذا النوع من التميز آثارا متعددة، تختلف باختلاف الطريقـة التي سيتم بها مساواة موردي خدمات النقل البحري الوطنيين، بنظرائهم الأجانب ففـــي حالـة مساواة موردي خدمات النقل البحري الوطنيين بنظرائهم الأجانب سيؤدى ذلـــك إلى زيـادة تكاليف التشغيل مما يؤثر بالسلب على مركزهم التنافسي. بينما فى حالة مساواة موردي خدمات النقل البحري الأجانب بنظرائهم الوطنيين، فانه من المتوقع أن يتأثر المركز التنافســـي لمـوردى

[1] Haralambdes H.E.& others, OP. Cit. , P.16.

الخدمة الوطنيين أيضا. حيث أن انخفاض تكاليف التشغيل بالنسبة لموردى الخدمة البحرية الأجانب سينعكس إما فى شكل تخفيض أسعار خدماقم مما يزيد الطلب عليها– وبالتالي يخفض الطلب على الخدمات البحرية الوطنية– أو يبقون على مستويات أسعار خدماقم عند نفس مستواها السابق، وبالتالي تزيد الأرباح مع ما يتضمنه ذلك من إمكانيات تنفيذ برامجهم الاستثمارية والأنفاق على الدراسات والبحوث وبالتالي تطوير جودة الخدمة المؤداة للعميل،كل ذلك سيؤدى إلى تدهور المركز التنافسي لموردي الخدمات البحرية الوطنين[1].

ومن ناحية أخرى، نتيجة لمساواة موردي الخدمة الأجانب بنظرائهم الوطنيين ، ينتظر ان تتأثر موارد الخزانة العامة بالسالب نتيجة انخفاض الضرائب والرسوم، وإيرادات الموانى، وشركات الشحن والتفريغ ......الخ،سيؤدى ذلك من خلال اثرى المضاعف والمعجل إلى انخفاض الدخل القومي وبالتالي تتأثر خطط الاستثمار في البنية الأساسية،ومنها الموانئ مما يؤدى إلى تدهورها في تلك البلدان،وبالعكس نجد انه في حالة إلغاء هذا اللون من ألوان التمييز يتوقع أن يكون الأثر إيجابي على الدول المتقدمة.

وهذا التحليل ينطبق برمته علي مصر حيث أن الشركات رافعة العلم المصري (سواء كانت قطاع خاص،أو قطاع أعمال عام)، تحظى بمعاملة تمييزية في الموانئ المصرية حيث تسدد رسوم الموانى بالنقد المحلى، كما أن الشركات المنشأة وفقا لقانون استثمار رأس المال العربي والأجنبي تتمتع بإجازة ضريبية قد تصل إلى خمسة عشر عاما ،الأمر الذي يعد تمييزا ضد الناقلين الأجانب،وبالتالى فان إلغاء هذا التمييز يؤدى إلى زيادة تكاليف الناقلين الوطنيين أو تخفيض تكاليف الناقلين الأجانب، مما سيؤثر سلبا على الوضع التنافسى للناقلين الوطنين.

*٣ – الأثر الناجم عن تطبيق مبدأ النفاذ إلى السوق :–*

تفرض قيود النفاذ لسوق لأعطاء ميزة تنافسية لموردي خدمات النقل البحري الوطنين،كما تفرض لدواعي أمنية وسيادية خصوصا في حالة قيود النفاذ إلى الموانئ،والحجة التي يستند إليها دعاة التحرير في تطبيق النفاذ إلى الأسواق على خدمات النقل البحري تتلخص في أن الأساطيل الكبيرة لا يمكن تشغيلها تشغيلا ناجحا إلا في ظل وجود إمكانيات كافية وغير مقيدة–

[1]Compare,Ibid ,P.16.

لتدفقات كبيرة وكافية من البضائع،وهذه التدفقات نادرا ما تتوافر في ظل التجارة الثنائية،بـــــل يمكن توفيرها من توليفة من التجارة الوطنية والعابرة.

واكثر القيود التىترد على مبدأ النفاذ للسوق شيوعا، هي ما يعرف بحجز البضائع Cargo (Reservation ) أو اشتراط النقل على سفن وطنية[1].

وفى ظل قيود النفاذ إلى السوق، يحاول العديد من موردي خدمات النقل البحري الأجانب، القفز فوق هذه القيود من خلال إنشاء الشركات المشتركة (Joint Venture) فى الدول المتخلفة، أ, اتفاقيات الكونسورتيا ولكن فى حالة إزالة قيود النفاذ إلى السوق، سوف تختفي دوافع مـــوردي خدمات النقل البحري الأجانب للتعاون مع نظرائهم بالدول المتخلفة[2].لإنشاء هذه النوعية مـــن الشركات حيث انه بوسعهم إنشاء شركاقم على وجه الاستقلال.

فى إطار الاتفاقية العامة للتجارة فى الخدمات يتم النفاذ للسوق من خلال وسائل توريد الخدمـات الأربعة التالية:

١ – انتقال الخدمة ذاقا عبر الحدود.

٢ – انتقال مستهلك الخدمة.

٣ – التواجد التجاري.

٤ – تواجد الأشخاص الطبيعيين.

والنوع الثاني من وسائل توريد الخدمات لا يثير أية مشكلات بالنسبة للنفاذ لأســـواق خدمات النقل البحري، وبينما تحاول الدول المتقدمة إقرار والتأكيد على التبادل التجاري وحـق توريد الخدمات فى النقل البحري، تستبعد تماما الالتزام بتواجد الأشخاص الطبيعيين،وهو الوسيلة التي يمكن من خلالها توريد العمالة البحرية وهو الموضوع الذي يهم العديد من الدول المتخلفة.

تتعدد صور التواجد التجاري إذ يتخذ عدة صور للاضطلاع بأنشطة تسويق وبيع خدمات النقـل البحري، عقد صفاقات لشراء واستخدام وسائل النقل والخدمات المتعلقـــة بهـا، ومســتندات الشحن،والجمارك،وخدمات التوكيلات ....الخ

ويؤدى السماح بالتواجد التجاري لشركات الملاحة الاجنبية فى الدول المتخلفة،والدول الأقل تقدما إلى منافسة غير متكافئة من الشركات المحلية ذات الإمكانيات المحدودة،وسرعان مـــا

---

[1]Peter Faust, the impact of GATT Agreement on Shipping in General & on Ports in Particular, A paper presented at the Future Role of Ports in the G.C.C.,held in U.A.E.1995,P.4.

[2]Peter Faust, Maritime Transport Services in Context of GATS, op. Cit.,P.1.

تحسم نتيجة هذه المنافسة لصالح الأولى، وتخرج الثانية من السوق، وبصفة خاصة فى مجالات التوكيلات والشحن والتفريغ،كما أن الشركات الملاحية قد تستخدم وجودها التجاري فى الدول المتخلفة لتنافس الشركات الملاحية الوطنية على نقل تجارتها الخارجية لتلك الدول.

كما قد تحاول شركات الملاحة الأجنبية استغلال وجودها فى تلك الدول لتقديم خدمات النقل من الباب إلى الباب لعملائها، وبالتالي وبغرض استكمال حلقات النقل متعدد الوسائط – فمن المتصور أن تقوم بمد سلطاتها على النقل البري في الدول المتخلفة[1].

ومن جهة أخرى،فان تخفيض قيود النفاذ إلى السوق بالنسبة للشركات الملاحية، سيؤثر تأثيرا كبيرا على الجوانب التشغيلية والعلاقات التجارية للموانئ حيث أنها ستحدد من هم مستخدمي الموانئ،وبالتالي ستغير علاقات الموانئ بالخطوط الملاحية وبصفة خاصة الأجنبية منها[2]ويمكن القول بان تحرير النفاذ لأسواق خدمات النقل البحري وعولمة إنتاجها ،سيؤدى إلى زيادة حدة المنافسة، وبالتالي سيصبح من العسير على موردي خدمات النقل البحري فى الدول المتخلفة الاستمرار فى التشغيل فقد يخرجون من السوق،أويتحولوا إلى مجرد مستأجري خلايا وفى احسن الأحوال سيكونوا منتجين حديين.

*٤ – الأثر المترتب على إعمال المعاملة القومية والنفاذ إلى السوق معا:*

بالإضافة إلى الآثار المترتبة على تطبيق كل من المعاملة القومية والنفاذ للسوق كل على حدة،فان تطبيق القاعدتين معا من شأنه أن يؤدى إلى آثار أخري نوجزها فيما يلى:

أ – تمهيد السبيل أمام موردي خدمات النقل البحري الأجانب للولوج إلى خدمات النقل الساحلي،ويمكن أن يكون ذا تأثير بالغ على صناعة النقل البحري إذا كان النقل الساحلي امتداد للنقل متعدد الوسائط.

ب – أن تطبيق مبدأ المعاملة القومية والنفاذ للسوق،يتضمن منح السفن الأجنبية الحق فى استخدام الميناء ، وتسهيلاته التى تتمثل فى البنية التحتية مثل المخطاف، الأرصفة، الإنارة ....الخ. وكذلك استخدام الخدمات الملاحية وخدمات مناولة البضائع مثل القطر والارشاد والاتصالات والشحن والتفريغ، محطات الحاويات والجمارك والتوكيلات ...الخ . وفى هذه الأحوال يتوجب معاملة السفن الأجنبية على قدم المساواة مع السفن المحلية وإلغاء الأولوية الممنوحة للسفن الوطنية فى استخدام تسهيلات الموانئ الوطنية،مما يؤدى الى زيادة تكاليف تشغيل

---

[1]Haralambdes H.E.& others, OP. Cit. , P.16.

[2]Peter Faust, Maritime Transport Services in Context of GATS, op. Cit.,P.S.

السفن الوطنية خصوصا فى حالات تكدس الموانئ الوطنية. ولاشك أن هذا يؤدى إلى الحد من القدرة التنافسية للشركات الوطنية.

ويرى البعض أن السماح للأجانب بانشاء موانئ وأدارتها يؤدى إما إلى إنشاء ميناء عام مسموح للكافة باستخدامه، أو ميناء خاص يقتصر استخدامه على الجهة التى أنشأته.ولاشك انه إذا كان الميناء عاما فسوف تزيد طاقة الموانئ المتاحة للدولة دون ضغوط تمويلية. إما إذا كان الميناء خاصة فسيترتب على ذلك تشغيل عمالة،وزيادة فى حصيلة الضرائب وزيادة استهلاك السلع والخدمات المحلية ونقل التكنولوجيا.

أن هذه الآثار الإيجابية، يساورنا شك فى تحقيقها فى ضوء تجارب الاستثمار الأجنبي المباشر فى الدول المتخلفة وما يترتب عليه من نقل عكسي للموارد، كنتيجة لزيادة تحويلات الأرباح عن رأس المال، كما أن اثرى المضاعف والمعجل لا يتحققا فى الدولة التي انساب أليها الاستثمار[1]،بل يتحقق في الدولة التي انساب منها الاستثمار، كنتيجة لتحويلات الأرباح. فضلا عن أن نقل التكنولوجيا عادة ما سيكون صوريا، بمعنى نقل تكنولوجيا غير ملائمة يراد التخلص منها في الغرب،نتيجة لظهور تكنولوجيا احدث منها او لكونها ملوثة للبيئة.

وحتى إذا افترضنا إمكانية تحقيق تلك المزايا، يتبقى أمامنا اعتبارات السيادة والدواعي الأمنية التي قد تنتهك لوجود موانئ مملوكة للأجانب أو يديرها أجانب،وهذه الاعتبارات تجيز للدول المتخلفة وفقا للاتفاقية العامة لتجارة الخدمات وقف تنفيذ هذا النص.

وعموما فانه سيترتب على تطبيق قاعدتيّ المعاملة القومية والنفاذ للسوق دون مراعاة ظروف الدول المتخلفة والأقل تقدما آثارا غير محمودة على قطاع النقل البحري فى تلك الدول، ومن هذه الزاوية نجد أن هناك تصادما مع مبدأ زيادة مشاركة الدول النامية.

ويلاحظ أن سفن الأساطيل العربية بصفة عامة والأسطول المصري بصفة خاصة معظمها غير قادرة على الدخول فى منافسة مع الدول المتقدمة حيث أن هذه الأساطيل تجاوزت أعمارها ما يزيد على ٨٠٪ منها خمسة عشر عاما،ويتبين ذلك من الجدولين رقمي ( ٣٥ ،٣٦ )

---

[1] د.محمد زكي شافعي،التنمية الاقتصادية،(القاهرة: دار النهضة العربية،١٩٧٣)الكتاب الاول،ص ١٧.

## بيان التوزيع العمرى لسفن الاسطول التجارى الوطنى المصرى والحمولات الساكنة فى عام ١٩٩٧

| البيان | اقل من ٥ سنوات | | | | من ٥ – ١٠ سنوات | | | | من ١٠ – ١٥ سنة | | | | من ١٥ – ٢٠ سنة | | | | ٢٠ سنة فاكثر | | | | الاجمالى | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | العدد | % | الحمولة الساكنة | % | العدد | % | الحمولة الساكنة | % | العدد | % | الحمولة الساكنة | % | العدد | % | الحمولة الساكنة | % | العدد | % | الحمولة الساكنة | % | العدد | الحمولة الساكنة | % |
| سفن البضاعة العامة التقليدية | ١ | ٢ | ٦٤٢٠٠ | ١١ | | | | | ٢ | ٣ | ٢٨٣٧٣٠ | ٥ | ١١ | ١٧ | ٢٣٠٠٥٦ | ٣٨ | ٥٤ | ٧٩ | ٢٨٩١٦٢ | ٤٧ | ٦٨ | ٦١٢١٤٨ | |
| دحرجة | | | | | | | | | ٤ | ٦٧ | ١١٠٣٠ | ٦٤ | ٢ | ٣٣ | ٦٢٦٦ | ٣٦ | | | | | ٦ | ١٧٢٩٦ | |
| متعددة الاغراض | | | | | ٢ | ٢٩ | ٢٥٦٠٤ | ٢٨ | ٣ | ٤٣ | ٤١٢٥٧ | ٤٥ | ٢ | ٢٩ | ٢٥٦٠٠ | ٢٨ | | | | | ٧ | ٩٢٤٦١ | ١٠٠ |
| الصب الجاف | ٣ | ١٨ | ٢١٠٠٨٧ | ٢٦ | | | | | ١٢ | ٧١ | ٤٨٧٢٧٣ | ٦١ | ٢ | ١٢ | ١٠٢٣٥٠ | ١٣ | | | | | ١٧ | ٧٩٩٧١٠ | |
| ناقلات البترول | | | | | | | | | | | | | | | | | ٦ | ١٠٠ | ٢٠٧٠٦٤ | ١٠٠ | ٦ | ٢٠٧٠٦٤ | |
| ناقلة غاز | | | | | | | | | | | | | | | | | ١ | ١٠٠ | ٣٩٨٨ | ١٠٠ | ١ | ٣٩٨٨ | |
| سفن ركاب وعبارات | | | | | | | | | ٣ | ٥٠ | ١٣٣٨٣ | ٧٨ | ١ | ١٧ | ٣٤٠٩ | ٢٠ | ٢ | ٣٣ | ٤٥٠ | ٣ | ٦ | ١٧٢٤٢ | |
| سفن حاويات | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| اجمالى | ٤ | ٤ | ٢٧٤٢٨٧ | ١٦ | ٢ | ٢ | ٢٥٦٠٤ | ٢ | ٢٤ | ٢٢ | ٥٨١٦٧٣ | ٣٣ | ١٨ | ١٦ | ٣٦٧٦٨١ | ٢١ | ٦٣ | ٥٧ | ٥٠٠٦٦٤ | ٢٩ | ١١١ | ١٧٤٩٩٠٩ | ١٠٠ |

المصدر :

الجدول من اعداد الباحث استنادا على بيانات، الدليل الاحصائى السنوى، تجارة مصر الخارجية والاسطول البحرى، (العدد الثالث عشر الجزء الاول سبتمبر ١٩٩٦ والعدد الخامس عشر الجزء الاول سبتمبر ١٩٩٨).

جدول رقم (٣٦)

**بيان التوزيع العمرى لسفن الاسطول التجارى العربى**

**والحمولات الساكنة فى عام ١٩٩٧**

| البيان | اقل من ٥ سنوات | | | | من ٥ – ١٠ سنوات | | | | من ١٠ – ١٥ سنة | | | | من ١٥ – ٢٠ سنة | | | | ٢٠ سنة فأكثر | | | | الاجمالي | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | العدد | ٪ | الحمولة الساكنة | ٪ | العدد | ٪ | الحمولة الساكنة | ٪ | العدد | ٪ | الحمولة الساكنة | ٪ | العدد | ٪ | الحمولة الساكنة | ٪ | العدد | ٪ | الحمولة الساكنة | ٪ | العدد | الحمولة الساكنة |
| مصر | ٤ | ٤ | ٢٧٤٢٨٧ | ١٦ | ٢ | ٢ | ٢٥٦٠٤ | ٢ | ٢٤ | ٢٢ | ٥٨١٦٧٣ | ٣٣ | ١٨ | ١٦ | ٣٦٧٦٨١ | ٢١ | ٦٣ | ٥٧ | ٥٠٠٦٦٤ | ٢٩ | ١١١ | ١٧٤٩٩٠٩ |
| الجزائر | ١ | ٢ | ٢١٦٥٩ | ٢ | | | | | ٤ | ٧ | ١٥٤٣٠ | ٢ | ١٦ | ٢٧ | ٣٥٢٣١٠ | ٤٠ | ٣٩ | ٦٥ | ٤٩٣٢٨٢ | ٥٦ | ٦٠ | ٨٨٢٦٨١ |
| تونس | ٢ | ١٠ | ٣٥٨١٤ | ٢١ | | | | | | | | | ١١ | ٥٢ | ٨٢٩٦٦ | ٤٨ | ٨ | ٣٨ | ٥٢٦٣٤ | ٣١ | ٢١ | ١٧١٤١٤ |
| المغرب | ٣ | ٧ | ٢٠٥٨١ | ٨ | ١ | ٢ | ٤١٧٦ | ٢ | ٦ | ١٣ | ٥٨٧٢١ | ٢٢ | ١٦ | ٣٦ | ٨٩٧١٠ | ٣٤ | ١٩ | ٤٢ | ٩٢١٩٨ | ٣٥ | ٤٥ | ٢٦٥٣٨٦ |
| البحرين | ١ | ٢٥ | ٤٨١٥٤ | ٣٠ | ١ | ٢٥ | ٥٢٦٦٤ | ٣٢ | | | | | | | | | ٢ | ٥٠ | ٦١٨١٥ | ٣٨ | ٤ | ١٦٢٦٣٣ |
| العراق | | | | | | | | | | | | | ١٠ | ٣١ | ٣٧٨٩٧ | ٦ | ٢٢ | ٦٩ | ٥٥٩٠٤٩ | ٩٤ | ٣٢ | ٥٩٧٤٤٦ |
| الاردن | | | | | | | | | | | | | ١ | ٥٠ | ٢٠٠٥٨٧ | ٩٨ | ١ | ٥٠ | ٥٠٩٧ | ٣ | ٢ | ٢٠٥٦٨٤ |
| اليمن | | | | | | | | | | | | | ١ | ٢٥ | ٨٧٥٠ | ٤ | ٣ | ٧٥ | ١٩٥٩٠٩ | ٩٦ | ٤ | ٢٠٤٦٥٩ |
| الصومال | | | | | | | | | | | | | | | | | ١ | ١٠ | ٢١٧٨ | ١٠٠ | ١ | ٢١٧٨ |
| السودان | | | | | | | | | | | | | ٤ | ١٠٠ | ٣٧٦٦٢ | ١٠٠ | | | | | ٤ | ٣٧٦٦٢ |
| قطر | ٢ | ١٠ | ١٢٧٩٣٣ | ٢٤ | ٤ | ١٩ | ١٨٢٦٧٩ | ٣٤ | | | | | ٥ | ٢٤ | ٩١٥١٢ | ١٧ | ١٠ | ٤٨ | ١٣٠١٥٦ | ٢٤ | ٢١ | ٥٣٢٢٨٠ |
| ليبيا | ٢ | ١١ | ٨٨٣١ | ١ | ٢ | ١١ | ٦٨٨١ | ١ | ٢ | ١١ | ١٦٣٩٠ | ٣ | ٦ | ٣٢ | ٣٦٤١١ | ٦ | ٧ | ٣٧ | ٥٧٥١٢٦ | ٨٩ | ١٩ | ٦٤٣٦٣٩ |
| لبنان | | | | | | | | | | | | | ١ | ٢ | ١٢٢٤ | ٠,١ | ٥٠ | ٩٨ | ١١٣٥٨٤٣ | ١٠٠ | ٥١ | ١١٣٧٠٦٧ |
| الامارات | ٢ | ٥ | ٥٧٢٤٨ | ٩ | ١ | ٣ | ٣٣٧٨ | ٠,٥ | ٣ | ٨ | ٤٣٥٨٨ | ٧ | ١٣ | ٣٣ | ٢٦٧٤٥٣ | ٤٠ | ٢٠ | ٥١ | ٢٩٨٤٩٦ | ٤٥ | ٣٩ | ٦٧٠١٦٣ |
| الكويت | ٣ | ٧ | ٣٦٨١٥٤ | ١٦ | ١٠ | ٢٤ | ٨٩١٠٩٤ | ٣٨ | ٢ | ٥ | ٥٢٧٠٧ | | ١٤ | ٣٣ | ٧٤٨٨٦١ | ٣٢ | ١٣ | ٣١ | ٢٦٦٨٣١ | ١١ | ٤٢ | ٢٣٢٧٦٤٧ |
| سوريا | | | | | | | | | | | | | | | | | ١٠٩ | ١٠٠ | ٣٤١٧٢٤ | ١٠ | ١٠٩ | ٣٤١٧٢٤ |
| السعودية | ٢ | ٣ | ٩٦٤٠٠ | ٨ | ١ | ٢ | ٧٢١٢ | ٠,٦ | ٣ | ٤ | ٦١٨٧١ | ٥ | ٢٣ | ٣٤ | ٥٤٣٣١١ | ٤٦ | ٣٨ | ٥٧ | ٤٧٨٨٦١ | ٥٧ | ٦٧ | ١١٨٧٦٥٥ |
| إجمالي | ٢٢ | ٤ | ٢٧٤٢٨٧ | ١٦ | ٢ | ٢ | ٢٥٦٠٤ | ٢ | ٢٤ | ٢٢ | ٥٨١٦٧٣ | ٣٣ | ١٨ | ١٦ | ٣٦٧٦٨١ | ٢١ | ٦٣ | ٥٧ | ٥٠٠٦٦٤ | ٢٩ | ١١١ | ١٧٤٩٩٠٩ |

المصدر :

الجدول من اعداد الباحث استنادا على بيانات، الدليل الاحصائي السنوى، تجارة مصر الخارجية والاسطول البحرى، Sea Trade Review, Arab Shipping Guide 1998, August 1998

(العدد الثالث عشر الجزء الاول سبتمبر ١٩٩٦ والعدد الخامس عشر الجزء الاول سبتمبر ١٩٩٨).

الأمر الذي يتطلب تحديثها مع ما يتضمنه ذلك من تكلفة مالية قد تفوق طاقة تلك الدول. صحيح أن هذا الوضع ينطبق على أساطيل معظم دول العالم، ألا أن المتأمل لموقف الأسطول المصرى التي سيجد أن غالبية سفنه تقع فى شريحة اكثر من عشرين سنة ، أو تجاوزت العمر الافتراضي وبالتالي يصعب تشغيلها اقتصاديا، لكثرة تعطلها وارتفاع تكاليف صيانتها ،وصعوبة استيفاءها لمتطلبات السلامة مع ما يتضمنه ذلك من عدم جودة الخدمة المقدمة للعملاء، وبالتالي ضعف المقدرة التنافسية، ومن جهة أخري يعرضها لاحتمالات تطبيق العقوبات من قبل رقابة دولة الميناء.

*٥ – آثار تطبيق مبدأ زيادة مشاركة الدول النامية على قطاع النقل البحري:*

يهدف تطبيق هذا المبدأ إلى تمكين الدول النامية من المشاركة في النقل البحري، وذلك بمنحها مساعدات فنية لدعم تلك الصناعة وكذلك تسهيل سبل نفاذها إلى أسواق النقل البحري بالعالم دون إلزامها بمعاملة المثل.

والحقيقة أن هذا المبدأ يعتبر من المبادئ التىصيغت لاستقطاب الدول النامية للمشاركة فى هذه الاتفاقية. وقد صيغ بطريقة لن تسفر فى التطبيق العملي عن شئ مجدى لها، ذلك لكونه ينص على " على البلدان المتقدمة تقديم المساعدات الفنية للبلدان النامية التى تطلبها بالشروط التى يتفق عليها الطرفان". وواضح أن المركز التفاوضي للدول المتخلفة اضعف من المركز التفاوضي للدول المتقدمة،ومن ثم فانه غالبا ما تقدم هذه المساعدات بشروط تحد من الفوائد المرجوة منها.

أن المتتبع لسير مفاوضات تحرير تجارة خدمات النقل البحري يستطيع أن يلمس أن الدول المتقدمة غير راغبة فى تقديم هذه المساعدات وقد تبين ذلك من اعتراض دول منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية (OECD) على إعطاء الحق لتلك الدول فى التفاوض على حق زيادة مساهمتها فى خدمات النقل البحري. وقد غاب عنها أن حجم نقليات الدول النامية محدودا بالنسبة لمساهمتها فى التجارة الدولية.

كما انه قد تبين من العرض السابق مدى التعارض بين هذا المبدأ ومبدأ المعاملة القومية وشرط الدولة الأولى بالرعاية والنفاذ للسوق.

ويمكن استفادة مصر والدول العربية مما أجازته الاتفاقية للدول الأعضاء المنتمين إلى تكامل اقتصادي داخل أقليم معين،حيث سمحت الاتفاقية بمراعاة المرونة مع الدول النامية التىتقيم

تجمع إقليمي لأغراض التجارة فى الخدمات،وخصوصا فيما يتعلق بشرط إلغاء المعاملة التمييزية القائمة بين الدول أو الامتناع عن ادخال اجراءات تمييزية جديدة.

*٦ – اثر مبدأ النظم المحلية والشفافية على النقل البحري:*

تعطى النظم المحلية للأطراف الحق فى مطالبة ملاك السفن ومشغليها بمستويات معينة من التأهيل تتوافق مع أهداف السياسة القومية ، وهذا ما يتم بالفعل ويتصادم مع قاعدة الاعتراف، وقد يساء استخدام هذا المبدأ،إذ يستخدم كذريعة لحماية الأسطول الوطني أو فرض قيود على التجارة الدولية حيث انه لا يوجد تعريف واضح لأهداف السياسة القومية.

كما أن انعدام الشفافية فيما يتعلق بالقوانين المحلية والتنظيم والأسعار والأجور تمارس نفس الآثار.

*٧ – اثر تطبيق مبدأ الوقاية على ميزان المدفوعات:*

ويمكن للدول التى تعانى من صعوبات فى ميزان المدفوعات أو نقص الاحتياطات الأجنبية التحلل من التزاماتها فى الاتفاقية العامة للتجارة فى الخدمات فيما يتعلق بشرط الدولة الاولى بالرعاية والمعاملة القومية والنفاذ للسوق، وبالتالي فأن هذا الوضع يمكن العديد من الدول العربية التى تعانى من صعوبات فى ميزان المدفوعات استخدامه لتوقف التزاماتها فى هذه الاتفاقية حال سريانها.

وبالنظر إلى أن مصر تعانى من عجز مزمن وهيكلي فى ميزان المدفوعات، وان قطاع النقل البحري يمكن أن يكون مصدرا من مصادر تسرب النقد الأجنبي،فانه يمكنها وقف التزاماتها فى هذه الاتفاقية بما يحقق مصالحها.

*٨ – اثر تطبيق مبدأ المشتريات الحكومية:*

تنص الاتفاقية على انه خلال عامين من دخول الاتفاقية حيز التنفيذ، تستمر المفاوضات بشأن المشتريات الحكومية، ولا يطبق مبدأ النفاذ إلى السوق أو مبدأ المعاملة القومية،ويرى البعض أن هذا الوضع يفتح ثغرة أخري لبعض الأطراف ليتمكنوا من خلالها من الاستمرار فى نظام المشاركة فى نقل البضائع Cargo Sharing ، ويرى الاتحاد الأوربي أن عدم تطبيق شرط الدولة الأولى بالرعاية والمعاملة القومية والنفاذ للسوق لا يتوافق مع بنود الاتفاقية [1].

ألا أن النظرة الموضوعية، تبين أن المفاوضات بشأن تحرير المشتريات الحكومية سوف تنتهي، وبالتالي فان هذا الوضع سينتهي ولامجال لإبداء اعتراضات بشأنه.

---

[1] Ibid., P.20.

### ٩ – اثر تطبيق مبدأ الإعانات الحكومية ومكافحة الإغراق:

تتعدد أساليب منح الإعانات المالية للنقل البحري وصناعة بناء السفن فقد تكون إعانة تشغيل،إعانة تحديث،إعانات استثمار، إعانة إنشاء،قروض ميسرة ،منح،مزايا ضريبية، إعفاءات جمركية، إعانات تعويضية ودعم لمقابلة التضخم والتأمين، منح لأجراء البحوث ومزايا لرفاهة البحارة.والدعم ليس قاصرا على الدول النامية فقط،بل تستخدمه الدول المتقدمة أيضا.وقد أعطت الاتفاقية الدول النامية والدول الأقل تقدما حق استخدام الإعانات فى برامج التنمية وبالتالي يمكن استخدام الإعانات فى مجال النقل البحري.ألا انه من وجهة نظر الدول المتقدمة ينتج عنه أثار سلبية تتمثل فى تسعير غير عادل.

وفى ضوء هذا المبدأ يمكن لمصر الاستفادة منها فى تدعيم صناعة النقل البحري بها حتى تتمكن من الدخول فى المنافسة الدولية[١] .وبالنسبة للإغراق فيجب التأكيد على أن اجراءات مكافحة الإغراق مهمة عسيرة وشائكة خاصة فى مجال الخدمات غير الملموسة وبشكل اكثر خصوصية فى خدمات النقل البحري نظرا للطبيعة الدولية وذلك على الرغم من كل النصوص التى وضعتها الاتفاقية فى هذا المجال.

من الواضح أن تطبيق مبادئ GATS سيؤدى إلى منافسة غير متكافئة بين قطاع النقل البحري فى الدول المتخلفة ونظيره فى الدول المتقدمة. ومن حسن حظ الدول المتخلفة أن الولايات المتحدة لا تتمتع بميزة نسبية فى هذا المجال ولذلك تعرقل الوصول إلى أى اتفاق لتحريره.

## الخـــــــــلاصة:

تتمثل الآثار المترتبة على اعمال الاتفاقية العامة لتجارة الخدمات على قطاع النقل البحرى فيما يلى:

١ – الآثار المترتبة على تطبيق شرط الدولة الاولى بالرعاية:

– ان تطبيق هذا المبدا يتطلب تخلى الاعضاء عن نظام تحصيص الحمولات،باشكاله المختلفة.وسيترتب على ذلك خروج الدول المتخلفة من الحصص اللازمة لتشغيل

---

[١] يلاحظ ان الحكومة المصرية كانت تقدم دعما للشركة المصرية للملاحة البحرية فى التكاليف الجارية والاستثمارية،الا ان هذا الدعم تقلص فى ظل تنفيذ برنامجي التثبيت والتكيف الهيكلي،فى الوقت الذى تقدم فيه الشركة دعما للحكومة المصرية مثلاًفى قيامها بنقل السلع التموينية بنوالين منخفضة،كما انها تلتزم بتنفيذ سياسة الدولة فى رفع علم مصر فى خطوط قد تكون اقل ربحية من خطوط اخرى. . . الخ.

اساطيلها،وبالتالى سيتحول الطلب الى اساطيل الدول المتقدمة،ويترتب على ذلك ردود افعال متباينة:

– ستتجه شركات النقل البحرى في الدول المتقدمة الى مزيد من التكتل والاندماج،ويتحول السوق الى سوق منافسة قلة تلعب فيه الشركات متعدية الجنسية دور الفاعل الرئيسي،الامر الذى يؤدى الى تحصيص السوق فيما بينها.

– سوف تتجه لفرض اجراءات حمائية شديدة للدفاع عن صناعة النقل البحرى بها.وبالتالى سيؤدى تطبيق شرط الدولة الاولى بالرعاية الى مزيد من تقييد خدمات النقل البحرى بدلا من تحريرها.

– وربما تنجح العديد من الدول في التحلل من شرط الدولة الاولى بالرعاية كليا او جزئيا،وبالتالى سيستمر نظام التحصيص،واشتراط الشحن على سفن وطنية،او استحداث قيود جديدة مما يحد من فاعلية الاتفاقية العامة لتجارة الخدمات في تحرير قطاع النقل البحرى.

– كما وان تطبيق شرط الدولة الاولى بالرعاية، يحد من مساهمة الدول المتخلفة في خدمات النقل البحرى،وهذا يتعارض مع مبدأزيادة مساهمة الدول النامية الذى تنص عليه الاتفاقية.

– وبالنسبة لمصر فقد قدمت التزامات لتحرير قطاع النقل البحرىبها ولم تقدم استثناءا من شرط الدولة الاولى بالرعاية،وبالرغم من تواضع نسبة مساهمة الأسطول الوطنى في نقل تجارتها الخارجية،وهذا معناه ان الامر سينتهى بخروجها من السوق او قبول دور هامشى.

٢ – الأثر الناجم عن تطبيق المعاملة القومية:

يتضمن تطبيق هذا المبدا المساواة بين موردى خدمات النقل البحرى الوطنيين والاجانب،وهذا يجافى مبدأ العدالة الرأسية والافقية.كما ان تطبيق هذا المبدأ الى الغاء القيود المفروضة لصالح الناقلين الوطنين،او منح الاجانب نفس المزايا وهذا يرفع تكلفة النقل بالنسبة للوطنيين،ويخفضها بالنسبة للاجانب مما يجعلهم في وضع تنافسى افضل.

كما ستقل موارد الخزانة العامة،مما يؤدى الى انخفاض الدخل القومي وتأثر برامج الاستثمار في البنية الاساسية ومنها الموانى،وينطبق هذا التحليل برمته على مصر.

٣ – الآثر الناجم عن تطبيق مبدأ النفاذ الى السوق:

سيؤدى اعمال هذا المبدأ الى قيام موردى الخدمات الاجانب بانشاء شركات دون مشاركة الوطنيين.ويؤدى السماح بالتواجد التجاري لشركات الملاحة الاجنبيةفى الدول المتخلفة الى قيام منافسة غير متكافئة مع الشركات الوطنية.مما يؤدى الى خروجها من السوق او يتحولوا

الى منتجين حديين،او مستأجرى خلايا،وينتهى الامر بسيطرة الشركات الاجنبية على خدمـــات النقل البحرى بل والنقل البرى.

٤ ـ الاثر المترتب على تطبيق المعاملة القومية والنفاذ الى السوق معا:

تمهيد السبيل امام السيطرة على الملاحة الساحلية كحلقة من حلقات النقـــل الـــدولى متعدد الوسائط،وكذا استخدام الموانئ الوطنية وتسهيلاتها جنبا الى جنب من الخدمات الملاحيـــة ومناولة البضائع مما يؤدى الى زيادة تكاليف السفن الاجنبية.

٥ ـ آثار تطبيق مبدأ زيادة مشاركة الدول النامية على قطاع النقل البحرى:

وهذا المبدأ صيغ لاستقطاب الدول النامية للمشاركة في الاتفاقية،آلا انه صيغ بطريقـــة لاتسفر في التطبيق العملى عن شي مجدى لها.

٦ ـ أثر تطبيق مبدأ النظم المحلية والشفافية:

يتصادم هذا المبدأ مع قاعدة الاعتراف ويمكن ان يساء استخدامه لفرض قيود علـــى التجـــارة الدولية في خدمات النقل.

٧ ـ أثر تطبيق مبدأ الوقاية على ميزان المدفوعات:

هذا المبدأ يمكن الدول التي تعاني من صعوبات في موازين مدفوعاتها ـ ومنها مصـــر ـ ان توفـــق التزاماتها في هذه الاتفاقية بما يحقق مصالحها.

٨ ـ أثر تطبيق مبدأ المشتريات الحكومية:سيؤدى تحرير المشتريات الحكومية الى الحد من نظـــام تخصيص البضائع.

٩ ـ أثر تطبيق مبدأ الاعانات الحكومية ومكافحة الاغراق:

يؤدى الدعم الى تسعير غير عادل وبالتالى الى منافسة غير متكافئة.اما مكافحة الاغراق فانها مهمة عسيرة في الخدمات الملموسة،وتكاد تكون مستحيلة في النقل البحرى.

وبناء على ما تقدم فان تطبيق مبادئ GATS على خدمات النقل البحرى سـيؤدى الى منافسة غير متكافئة بين الدول المتخلفة والمتقدمة.

تلك كانت الآثار الاقتصادية للاتفاقية العامة لتجارة الخدمات علـــى قطـــاع النقـــل البحرى،لكن ماذا عن آثار الاتفاقية العامة للتجارة في السلع عليه؟

هذا ما سيجيب عنه الفصل التالي.

# الفصل الثاني

# الآثار غير المباشرة لاتفاقية الجات على النقل البحري

بعد أن حددنا الآثار المباشرة لاتفاقية الجات على قطاع النقل البحري،فان الأمر يتطلب تحديد آثارها غير المباشرة والمترتبة على تحرير التجارة السلعية،وذلك تأسيسا على أن الطلب على النقل البحري مشتق من الطلب على السلع التي ينقلها. وهذا هو هدف هذا الفصل،وسيتم تحقيق هذا الهدف من خلال المباحث الآتية:

المبحث الأول: تقييم تقديرات آثار اتفاقية الجات على التجارة الدولية فى السلع.

المبحث الثاني:آثار تحرير التجارة الدولية فى السلع على كمية الصادرات المصرية.

المبحث الثالث: آثار تحرير التجارة الدولية فى السلع على كمية الواردات المصرية.

المبحث الرابع : اثر تحرير التجارة الدولية فى السلع على خدمات الموانئ والخدمات المعاونة وقناة السويس.

# المبحث الأول

## تقييم تقديرات آثار اتفاقية الجات على التجارة الدولية في السلع

لما كان أحد أهداف هذه الدراسة هو تحديد آثاراتفاقية الجات على كم التجارة المصرية المنقولة بحرا،فان هذا يتطلب دراسة النماذج التي صيغت لتقدير آثار اتفاقية الجات على التجارة الدولية،وبدء ذي بدء يمكن أن نقرر انه لا توجد تقديرات لآثار الاتفاقية على كمية التجارة المنقولة بحرا،وحتى تقديرات آثار الاتفاقية على قيمة التجارة الدولية أيضا محدود للغاية،إذ انه أبان جولة أورجواي،راح المتشيعون لتحرير التجارة الدولية في تعداد المزايا التي ستعم على البشرية حال التوصل إلى اتفاق لتحرير التجارة،ولتأكيد وجهة نظرهم صاغوا النماذج الرياضية التي تقيس كميا مقدار المكاسب،وكيفية توزيعها على أرجاء المعمورة بشطريها المتقدم والمتخلف،وما ان انتهت الجولة حتى غدو يقدمون تقديرات أخري لتلك المنافع.

وجميع هذه القياسات تستند إلى نماذج التوازن العام القابلة للقياس( CGE ) Computable General Equilibrium Models والتي تقوم على فروض غير واقعية،مما يبعث على التشكك في صحة نتائجها.أي أن معظم هذه النماذج انصرفت إلى تحديد آثار الاتفاقية على الناتج المحلى الإجمالي العالمي.وحتى النماذج الرياضية التي حاولت تحديد آثارها على التجارة الخارجية، قامت بتقدير هذا الأثر من الوجهه النقدية.كما انه بعد مرور خمس سنوات على تطبيق الاتفاقية فهناك مجال لمراجعة هذه التقديرات مع الواقع العملي بغية الحكم على مصداقيتها.

ويهدف هذا المبحث إلى عرض سريع لهذه النماذج ومراجعتها وتقييمها،ومراجعتها في ضوء النتائج الفعلية التي تمخضت عن تطبيق الاتفاقية.

أولا :عرض تقديرات آثار الاتفاقية:

توجد عدة تقديرات بعضها أجرتها منظمـــات اقتصاديـــة دوليـــة،والأخـــرى أعدهـــا باحثون.واهم هذه التقديرات:

١ - تقديرات أعدتها المنظمات الاقتصادية الدولية:

أ ـ تقدير سكرتارية الجات:

يقوم هذا التقدير على مجموعة من الفروض أهمها:

- يستند التحرير إلى عروض النفاذ إلى السوق المقدمة حتى ١٩ نوفمبر ١٩٩٣ .
- كما سيتم تخفيض الضرائب الجمركية وفقا لما يلي:

في مجال المنسوجات :

ستنخفض الضرائب الجمركية المعادلة للحصص وفقا لترتيب المنسوجات متعددة الألياف.

في المجال الزراعي:

ستخفض الضرائب الجمركية المعادلة للإعانات المالية الممنوحة للإنتاج الزراعي بنسبة ٢٠٪.

كما ستخفض التعريفات الجمركية المعادلة للتدابير الخاصة بالزراعة بنسبة ٣٦٪.

وتتوقع الدراسة أن تكتمل العوائد المتوقعة عام ٢٠٠٥ ،في حين أنها اعتبرت أسعار عـــام ١٩٩٢ سنة أساس .هذا وتأخذ الدراسة في الحسبان العوائد المترتبة على التراكم الرأسمالي .

وفي ضوء هذه الفروض انتهت الدراسة إلى أن العالم سيحقق زيادة في أجمالي الناتج المحلي قدرها ٢٣٠بليون دولار-بأسعار عام ١٩٩٢- سنويا اعتبارا من عام ٢٠٠٥زيادة عن النـــاتج الذي كان سيتحقق في حالة عدم التوصل إلى اتفاق لتحرير التجارة ،وسيكون نصيـــب الاتحـــاد الأوربي منها ٩٨بليون دولار، بينما ستحصل أمريكا الشمالية على ٦٧بليون دولار،أي أن الاتحاد الأوربي وأمريكا الشمالية سيحصلا على ١٦٥بليون دولار،أي أن حوالي ٧٢٪من العوائد ستكون من نصيبهما،أما باقي الدول المتقدمة والنامية والمتخلفة سوف تتصارع على الباقي وقـــدره نحـــو ٦٥بليون دولار.كما قدرت الدراسة أن التجارة الدولية ستزيد بنحو ١٢٪سنويا[١].

---

[١]For more detail see, GATT Secretariat, An Analysis of The proposed Uruguay Round Agreement, With Particular Emphasis on Aspects of Interest to Developing Countries, MTN,TNC/W122(Geneva: November 29,1993)

=Francois J.E. Others, Economywide Effects of The Uruguay Round ,

ب ـ تقديرات البنك الدولي ومنظمة التعاون الاقتصادي والتنمية:

في دراسة مشتركة بين البنك الدولي ومنظمة التعاون الاقتصادي والتنمية، قدرت العوائد المترتبة على تحرير التجارة الدولية بزيادة أجمالي الناتج المحلي العالمي بنحـــو ٢١٣ بليـــون دولار، بأسعار سنة ١٩٩٢،سيكون نصيب الدول المتقدمة منها نحو ١٣٥بليون دولار بنسبة ٦٤٪،أمـــا الباقي وقدره ٧٨بليون دولار،سوف تتنازعه الدول النامية مع دول التحول الاقتصادي.

وقد استندت هذه الدراسة إلى مجموعة من الفروض:

- تخفيض الضرائب الجمركية المعادلة لدعم الاستهلاك والإنتاج وكذلك تخفيـــض الضرائـــب الجمركية على الواردات من السلع غير الزراعية بنسبة ٣٠٪.
- شمول العوائد الناتجة عن التراكم الرأسمالي واعتبار عام ١٩٩٢ سنة الأســـاس،وان العوائـــد تكتمل عام ٢٠٠٢[1].

ج – تقدير منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية (OECD) :

افترضت الدراسة انخفاض الضرائب الجمركية على السلع محل التبادل الدولي زراعيـة أو صناعية بنسبة٣٦٪،كنسبة معادلة للحواجز غير الجمركية، كما افترضت الدراســـة أن العوائـــد مقاسه سنة٢٠٠٢ ،وبأسعار عام ١٩٩٢ كسنة أساس.ويلاحظ أن هذه الدراسة اكثر واقعية مـــن سابقتها لكونها تأخذ في الاعتبار إزالة القيود غير الجمركية على السلع الصناعية،وقـــد انتـــهت

---

Uruguay Round Background Paper,(Geneva: GATT,1993)
= Francois & Others, The Uruguay Round: A Global General Equilibriun Assessment, Geneva: GATT, November 4,1994,mimo, Yang, y Trade Liberalization with Externlities:

–Ageneral Equilibrium Assessment of

Uruguay Round. Geneva: GATT, November 4,1994,mimeo .

١ For more details see:

Ian Goldin & Others,Trade Liberalization: Global Economic Implications,( Paris: OECD, Development Centre,Washington: World Bank,1993.

بخلاف هذه الدراسة المشتركة توجد دراسة اخرى اعدها البنك الدولى منفردا،وان كانت اقل شمولا حيث ركـزت على الآثار الناتجة عن تحرير القطاع الزراعي:

- Brondao, A.S.& W.Mortin,Implications of Agricultural liberalization for the developing Countries, World Bank Working paper, Washington, D.C., March, 1993

كما توجد دراسة اخرى اعدتها OECD منفردة وهي:–

-OECD , Assessing The Effects of the Uruguay Round Trade Policy Issues Paper, (Paris : OECD, 1993)

الدراسة إلي أن أجمالي الناتج المحلى العـالمي سـيزيد إلى ٢٧٤,١ بليـون دولار بأسـعار سـنة ١٩٩٢،سيكون نصيب البلدان الصناعية منها ١٨٥ بليون دولار،كما يستحوذ الاتحـاد الأوربي على ٧١,٣ بليون دولار واليابان على ٤٢ بليون دولار والولايات المتحدة على نحو ٢٧,٦بليون دولار،أي بما يصل إلى ١٤٠,٩بليون دولار،أي أن هذه الدول تستأثر بنحو ٨٠٪ من مجمـوع العوائد التي تحصل عليها الدول الصناعية .

أما باقي الدول الصناعية المشمولة فى الدراسة هي استراليا ونيوزيلندا، فتحصلا على نحو ١,٩بليون دولار،أما كندا فنصيبها٦,٦بليون دولار،كما أن الرابطة الأوربيـة للتجـارة الحـرة فنصيبها نحو٣٨,٤ بليون دولار.بينما دول التحول الاقتصادي فى أوروبا والدول النامية فنصيبـها معا نحو١٥٪ من الزيادة فى الناتج المحلى العالمي.

ويوضح الجدول التالى سيناريو التغيرات فى الدخل الحقيقى على مستوى الاقاليم.

## جدول رقم ( ٣٧)

## التغيرات فى الدخل الحقيقى الناتجة

## عن السيناريوهات المختلفة للتحريرعلى مستوى الاقاليم

(نسبة مئوية)

| البيان | الاصلاح فقط في | | | | الاصلاح في الزراعة والصناعة معا | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | قطاع الزراعة | | قطاع الصناعة | | | |
| | تحرير جزئي | تحرير كامل | تحرير جزئي | تحرير كامل | تحرير جزئي | تحرير كامل |
| الدول الآسيوية منخفضة الدخل | ٠,٤ | ١,٥ | ٠,٢ | ٠,١- | ٠,٦ | ١,٣ |
| الصين | ١,٨ | ٤,٣ | ٠,٨ | ٢,٤ | ٢,٥ | ٤,٥ |
| الهند | ٠,٣ | ٣ | ٠,٣ | ٠,٢ | ٠,٥ | ١,٨ |
| الدول الآسيوية ذات الدخل المرتفع | ١,٩ | ٥,٢ | ٠,٧ | ٢,٨ | ٢,٦ | ٨,٢ |
| اندونيسيا | ٠,٢- | ٠,٥- | ٠,٦- | ٢,٣- | ٠,٧- | ٢,٦- |
| نيجيريا | ٠,١- | ٠,٣- | ٠,٣- | ١,٥- | ٠,٤- | ١,٨- |
| جنوب افريقيا | ١,١ | ١,٨ | ٠,٤- | ١,٥- | ٠,٦ | ٠,١ |
| باقي الدول الافريقية | ٠,٠ | ٠,٣- | ٠,١- | ٠,٦- | ٠,٢- | ٠,٩- |
| المغرب | ٠,٠ | ٠,١ | ٠,٥- | ٢,٤- | ٠,٥- | ٢,٣- |
| دول البحر المتوسط | ٠,٢- | ١,٤- | ٠,٣- | ١- | ٠,٤- | ٢,٤- |
| دول الخليج | ٠,٦ | ١,٧- | ٠,١- | ٠,٢- | ٠,٥ | ١- |
| البرازيل | ٠,١ | ٠,٦ | ٠,١ | ٠,١- | ٠,٣ | ٠,٤ |
| المكسيك | ٠,٢ | ٠,٥ | ٠,٢- | ٠,٧- | ٠ | ٠,٤- |
| دول امريكا اللاتينية الاخرى | ١,٢ | ٤,٢ | ٠,٥- | ٢,٢- | ٠,٦ | ١,٣ |
| الولايات المتحدة | ٠,٣ | ٠,٣ | ٠ | ٠,١ | ٠,٢ | ٠,٣ |
| كندا | ٠,٤ | ٠,٩ | ٠,٢- | ٠,٨- | ٠,٢ | ٠ |
| الانز | ٠,٥ | ٢,٥ | ٠,٢- | ١,١- | ٠,١ | ١ |
| اليابان | ٠,٧ | ١,٧ | ٠,٣ | ١,١ | ٠,٩ | ٢,٧ |
| الاتحاد الاوروبي | ١,٣ | ٢,٤ | ٠,٢ | ٠,٦ | ١,٤ | ٢,٨ |
| الافتا | ١,٤ | ٣,١ | ٠ | ٠,١ | ١,٤ | ٣ |
| دول التحول الاقتصادي | ٠,٤ | ١,٠ | ٠,٣- | ١,١- | ٠,١ | ٠,١- |
| الاتحاد السوفيتي السابق | ٠,١ | ٠,٩ | ٠ | ٠,٢ | ٠,١ | ٠,٩ |

**Source: Ian Goldin (etal) , OP.Cit, P20.**

٢ – تقديرات الباحثين:

قام بعض الباحثين بإعداد تقديرات لأثر التجارة الدولية في السلع على إجمالي الناتج المحلي العالمي لعل من أهمها ما يلي[1]:

أ – تقدير نجوين وبيرونى وويجل Nguyen ,Perroni,& Wigle

ارتكزت هذه الدراسة على مجموعة من الفروض أهمها:

- افترضت الدراسة تخفيض نسب جميع القيم المعادلة لدعم الإنتاج الزراعي بنسبة ٣٠٪،كما خفضت تدابير الحدود بنسبة ٤٠٪في المناطق ذات الدخل المرتفع،وبنسبة ٢٠٪في المناطق ذات الدخل المنخفض.
- أما في مجال السلع الصناعية محل التبادل الدولي،فقد افترض تخفيض الضرائب الجمركية عليها بنسبة ٣٠٪والحواجز غير الجمركية بنسبة ٤٠٪،مع الأخذ في الاعتبار نسب تخفيضات اكبر على السلع الوسيطة الأساسية والسلع ذات التكنولوجيا العالية.

وقد استبعد الباحثون اتفاق المنسوجات المتعددة الألياف، وبالتالي لم يدخل في تقديراتهم اثر الاتفاقية على المنسوجات والملابس.

- أما بالنسبة لقطاع الخدمات فقد تم تخفيض الحواجز غير الجمركية المعادلة للتعريفات الجمركية بنسبة ٤٠٪.
- كما افترضت أن دول وسط وشرق أوروبا ستزيل الحواجز أمام تدفقات الواردات إليها،كما ستزيد صادراتها إلى العالم الخارجي.
- وفي ضوء هذه الافتراضات فقد توصلت الدراسة إلى أن أجمالي الزيادة في أجمالي الناتج المحلي المترتبة على الاتفاقية سيبلغ ٢١٢,١بليون دولار،أي بما يعادل ١,١٪من أجمالي الناتج المحلي،وسيكون نصيب الدول الصناعية من هذه الزيادة نحو ١٣٩بليون دولار أي نحو ٦٥,٥٪من الزيادة في الناتج المحلي العالمي،وسيكون نصيب دول التحول الاقتصادي بما فيها الصين نحو ٣٧,٤ بليون دولار، أي حوالي ١٧,٦٪،بينما سيكون نصيب كل الدول النامية نحو ٣٦ بليون دولار أي نحو ١٦,٨٪فقط[2].

---

–[1] Hoaland, J.I.& T.Cook Tollefsen, The Uruguay Round & The Trand in Manufactures & Services, General Equilibrium Simulations of Production, Trade &Welfare Effects of Libaralization , London: Center for Economic Policy Research, 1994 , Discussion paper 1008.

2For more details see:

ب – تقدير تارورثيرفورد وهاريسون : Tarr, Rutherford & Harrison

افترضت الدراسة خفض الرسوم الجمركية على السلع المصنعة،كما افترضت تحويل الحواجز غير الجمركية فى مجال الزراعة إلى ضرائب جمركية لخفض مستوى حماية القطاع الزراعي،بالإضافة إلى خفض الدعم الموجه لكل من الصادرات والإنتاج الزراعي،فضلا عن إلغاء قيود التصدير الاختيارية للملابس والمنسوجات وإلغاء اتفاق الألياف المتعددة.

وقد قام الباحثون بتقسيم العالم إلى أربع وعشرين منطقة، واستخدموا اثنتي وعشرين سلعة رئيسية فى التجارة الدولية كنموذج،كما ميزت بين التحرير فى المدى القصير وأثره فى المدى الطويل. وفى كلتا الحالتين، فان النموذج يقيس الآثار المترتبة على حالة السكون. وقد انتهت الدراسة إلى أن العالم بأسره سوف يستفيد من تطبيق الاتفاقية،وان إجمالي ما يستفيده العالم فى المدى القصير نحو ٩٦مليار دولار أي بنحو ٠,٤٪ من إجمالي الناتج المحلى العالمي وسيصل فى المدى الطويل الى١٧٠,٦مليار دولار أي بما يقدر بنحو٠,٧٪من إجمالي الناتج المحلى العالمي[1].
وفى المدى القصير يمكن إرجاع غالبية هذه المكاسب إلى قطاع الزراعة حيث سيسهم بنحو (٦١٪) من إجمالي المكاسب الإجمالية.يليه قطاع السلع المصنعة بنسبة(٢٢٪)، ثم قطاع الملابس والمنسوجات بنسبة(٢١)٪.

أما فى المدى الطويل فستكون غالبية العوائد المحققة من قطاع السلع المصنعة(٥١٪)،يليه قطاع الزراعة الذي يساهم بنحو(٣٧٪)، وأخيرا قطاع المنسوجات والملابس(١٢٪).وهذه المكاسب تتوزع على دول العالم بنسب متفاوتة حيث سيبلغ نصيب الدول الصناعية فى المدى القصير نحو(٨٠٪).بينما فى المدى الطويل سيكون نصيبها نحو ٦٨٪.ويتضح من هذا أن الدول المتقدمة تستأثر بنصيب الأسد من مغانم الاتفاقية وبصفة خاصة الولايات المتحدة

Nguyen T., & Others, An Evaluation of the Draft Final Act of the Uruguay Round" Economic Journal VOL. 103 No. 421 (November, 1993) P.P. 1540 – 1549.

[1] للوقوف على مزيد من التفاصيل انظر:

- تار وأخرون، التقدير الكمى لنتائج أورجواى،التمويل والتنمية،واشنطن: البنك الدولى وصندوق النقد الدولى،ديسمبر ١٩٩٥.
- صندوق النقد الدولى،آفاق الاقتصاد العالمى: واشنطن،مايو ١٩٩٤.

واليابان والاتحاد الأوروبي في حين أن النتائج ستكون سلبية على بلدان الشرق الأوسط وشمال أفريقيا. ويوضح الجدول التالي تفاصيل تلك الآثار

## جدول رقم ( ٣٨ )

## آثار الرفاهة لجولة أورغواي

(مليارات الدولارات)

| الدولة | الآثار في: الإصلاح الزراعي | | إصلاح الاتفاق المتعلق بالألياف المتعددة | | إصلاح قطاع المنتجات المصنعة | | جولة أورجواي الكاملة | | الإصلاح الكامل / الناتج المحلي الاجمالي٪ | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | المدى القصير | المدى الطويل | المدى القصير | المدى الطويل | المدى القصير | المدى الطويل | المدى القصير | المدى الطويل | المدى القصير | المدى الطويل |
| استراليا | ٠,٧ | ٠,٩ | ٠ | ٠,١ | ٠,٥ | ٢,٣ | ١,٢ | ٣,٣ | ٠,٤ | ١,١ |
| نيوزيلندا | ٠,٣ | ٠,٥ | ٠ | ٠ | ٠,١ | ٠,٩ | ٠,٤ | ١,٤ | ١ | ٣,٦ |
| كندا | ٠,٣ | ٠,٢ | ٠,٩ | ١ | ٠,١ | ١,٢ | ١,٢ | ٢,٦ | ٠,٢ | ٠,٥ |
| الولايات المتحدة | ١,٨ | ٣,٢ | ١٠ | ٩,٢ | ١,٢ | ١٣,٧ | ١٣,٢ | ٢٦,٧ | ٠,٢ | ٠,٥ |
| اليابان | ١٥,١ | ١٦,٨ | -٠,٦ | -٠,٥ | ٢,٢ | ٩,٢ | ١٦,٩ | ٢٢,٧ | ٠,٥ | ٠,٦ |
| كوريا | ٤,٦ | ٥,٢ | -٠,٥ | -٠,٤ | ٠,٧ | ٢,٧ | ٤,٨ | ٠,٥ | ١,٥ | ١,٥ |
| الاتحاد الأوروبي | ٢٨,٣ | ٢٦,٤ | ٧,٦ | ٧,٨ | ٣ | ١٤,٩ | ٣٩,٢ | ٠,٩ | ٠,٦ | ٠,٧ |
| إندونيسيا | ٠,٢ | ٠,٣ | -٠,٦ | ٠,٩ | ٠,٦ | ١,٤ | ١,٢ | ٢,٦ | ١,١ | ٢,١ |
| ماليزيا | ١,٢ | ٢,٢ | ٠,١ | ٠,٣ | ٠,٧ | ٢,٦ | ١,٨ | ٥ | ٣,٣ | ٨,٨ |
| الفلبين | ٠,٧ | ١,١ | ٠ | ٠,٢ | ٠,٤ | ١,١ | ٠,٩ | ٢,٤ | ١,٦ | ٤,٤ |
| سنغافورة | ٠,٦ | ٠,٥ | -٠,٢ | -٠,٢ | ٠,٥ | ٠,٤ | ٠,٩ | ٠,٧ | ٢,١ | ١,٧ |
| تايلند | ٠,٨ | ١,٤ | ٠,١ | ٠,٨ | ١,٨ | ١٠,٣ | ٢,٥ | ١٢,٦ | ٢,١ | ١٠,٩ |
| الصين | -٠,٥ | -٠,٨ | -١ | ١,٧ | ٠,٩ | ١,٢ | ١,٣ | ٢ | ٠,٣ | ٠,٥ |
| هونغ كونغ | ٠,٦ | ٠,٦ | -١,٧ | -١,٥ | -٠,١ | -٠,٢ | -١,٢ | -١,١ | -١,٤ | -١,١ |
| تايوان | ٠ | ٠ | -٠,٤ | -٠,٣ | ٠,٨ | ١,٢ | ٠,٤ | ١,١ | ٢ | ٠,٥ |
| الأرجنتين | ٠,٤ | ٠,٧ | ٠ | ٠,١ | ٠,٢ | ١,٦ | ٠,٧ | ٢,٢ | ٠,٣ | ١ |
| البرازيل | ٠,٣ | ٠,١ | ٠ | ٠,١ | ١,٢ | ٤ | ١,٤ | ٤,٢ | ٠,٣ | ١,١ |
| المكسيك | -٠ | ٠,٧ | -٠,١ | ٠,٢ | ٠,٣ | ١,٤ | ٠,٢ | ٢,٣ | ٠ | ٠,٧ |
| أمريكا اللاتينية | ١,٥ | ٢ | -٠,٥ | ٠,٢ | ٠,٣ | ٣,٢ | ١,٣ | ٤,٧ | ٠,٤ | ١,٧ |
| أفريقيا جنوب الصحراء | -٠,٢ | -٠,٥ | -٠ | -٠,١ | ٠,١ | ٠,٢ | -٠,٣ | -٠,٧ | -٠,٢ | -٠,٤ |
| الشرق الأوسط وشمال أفريقيا | -٠,٣ | ٠,١ | -٠,٤ | ٠,٢ | ٠,٨ | ١,٩ | -٠,٣ | ١,٥ | -٠,١ | ٠,٢ |
| أوروبا الشرقية | -٠,١ | -٠ | -٠,٥ | -٠,٣ | ٠,٨ | ٢,٢ | -٠,٢ | ١,٢ | -٠,١ | ٠,١ |
| جنوب أسيا | ٠,٣ | ٠,٢ | ٠,٩ | ١,٩ | ٣,١ | ٥,٣ | ٣,٧ | ٩,٧ | ١ | ٢ |
| بلدان أوربية أخرى | ٢,٢ | ١,٦ | -٠,٢ | -٠,٨ | ١,٧ | ٧ | ٤,٢ | ٨,٨ | ٠,٣ | ٠,٧ |
| البلدان النامية(أجمالي) | ٩,٩ | ١٣,٩ | -١,٥ | ٣,٤ | ١٢,٩ | ٤٠,٥ | ١٩,٤ | ٥٥,٢ | ٠,٤ | ١,٢ |
| البلدان الصناعية(أجمالي) | ٤٨,٧ | ٤٩,٨ | ١٧,٩ | ١٦,٩ | ٨,٧ | ٤٦,٣ | ٧٦,٧ | ١١٥,٤ | ٠,٤ | ٠,٦ |
| العالم | ٥٨,٦ | ٦٣,٧ | ١٦,٤ | ٢٠,٣ | ٢١,٧ | ٨٦,٨ | ٩٦ | ١٧٠,٦ | ٠,٤ | ٠,٧ |

كما يوضح الجدول التالى الآثار المترتبة على برنامج تحرير القطاع الزراعي فى إطار اتفاقية الجات.

### جدول رقم ( ٣٩ )

### توزيع آثار الرفاهه الناتج عن الإصلاح الزراعي

(بمليارات الدولارات)

| | كافة التشوهات | دعم الصادرات | دعم الإنتاج | تشوهات الاستيراد |
|---|---|---|---|---|
| استراليا | ٠,٧ | ٠,١ | ٠,١ | ٠,٤ |
| نيوزيلندا | ٠,٣ | ٠,١ | ٠,١ | ٠,١ |
| كندا | ٠,٢ | ٠- | ٠,٣ | ٠,١- |
| الولايات المتحدة | ١,٧ | ٠- | ١,٥ | ٠,١- |
| اليابان | ١٥,٢ | ٢,٢- | ٠,٥- | ١٧,٧ |
| كوريا | ٤,٦ | ٠,٢- | ٠- | ٤.٧ |
| الاتحاد الأوروبي | ٢٨,٥ | ١١,٥ | ١٧,٨ | ١,٢- |
| إندونيسيا | ٠,٢ | ٠- | ٠,١ | ٠,١ |
| ماليزيا | ١,٢ | ٠- | ٠,١ | ١,٢ |
| الفلبين | ٠,٦ | ٠,١- | ٠ | ٠,٦ |
| سنغافورة | ٠,٦ | ٠- | ٠- | ٠,٦ |
| تايلند | ٠,٧ | ٠- | ٠,٢ | ٠,٦ |
| الصين | ٠,٦- | ٠,٢- | ٠,١- | ٠,٣- |
| هونغ كونغ | ٠,٦ | ٠,١ | ٠ | ٠,٢ |
| تايوان | ٠ | ٠- | ٠- | ٠,١ |
| الأرجنتين | ٠,٤ | ٠,١ | ٠,٢ | ٠,١ |
| البرازيل | ٠,٣ | ٠- | ٠,٢ | ٠,١ |
| المكسيك | ٠- | ٠- | ٠- | ٠,١ |
| أمريكا اللاتينية | ١,٤ | ٠- | ١,٤ | ٠,١ |
| أفريقيا جنوب الصحراء | ٠,٣- | ٠,٤- | ٠,١- | ٠,٢ |
| الشرق الأوسط وشمال أفريقيا | ٠,٤- | ٠,٨- | ٠,٢ | ٠,١ |
| أوروبا الشرقية | ٠,٢- | ٠,٦- | ٠,٣ | ٠ |
| جنوب أسيا | ٠,١ | ٠- | ٠,١ | ٠ |
| بلدان أوربية أخرى | ٢,٤ | ٠,٦- | ٢,١ | ٠,٥ |
| البلدان النامية(أجمالي) | ٩,٢ | ٢,٣- | ٢,٤ | ٨,٨ |
| البلدان الصناعية(أجمالي) | ٤٩,١ | ٩ | ٢١,٥ | ١٧,٣ |
| العالم | ٥٨,٣ | ٦,٧ | ٢٤ | ٣٦,١ |

المصدر: المرجع سالف الذكر.

ويتضح من الجدولين السابقين، أن نصيب دول الشرق الأوسط وشمال أفريقيا فى المغانم المترتبة على تنفيذ الاتفاقية سيكون سالبا وهذه السالبية تتوزع على دول المنطقة بدرجات متفاوتة.وحيث إنها محسوبة كمتوسط،ويزداد مدى التفاوت بالطبع إذا كان هناك بعض دول المنطقة تحقق آثارا إيجابية.ويكفي فى هذا المجال أن نذكر،انه طبقا لبيانات منظمة التجارة العالمية فأن هناك أربعة من دول المنطقة المشار إليها تنتمي إلى قائمة طليعة المصدرين والمستوردين للتجارة السلعية عام ١٩٩٨ على النحو الموضح بالجدول الآتي:

جدول رقم ( ٤٠ )

الترتيب العالمي لبعض دول منطقة الشرق الأوسط

وشمال أفريقيا من الصادرات والواردات السلعية فى عام ١٩٩٨

القيمة بالبليون دولار

| الصادرات السلعية | | الدولة | الواردات السلعية | |
|---|---|---|---|---|
| الترتيب العالمي | القيمة | | الترتيب العالمي | القيمة |
| ١٩ | ٣٨,٨ | المملكة العربية السعودية | ٢٩ | ٢٣,٧ |
| ٢٥ | ٢٦,١ | تركيا | ١٦ | ٤٦,٤ |
| ٢٧ | ٢٤,٢ | الإمارات العربية المتحدة | ٢٧ | ٢٧ |
| ٢٨ | ٢٣,٣ | إسرائيل | ٢٤ | ٢٩,١ |

**Source:**
**Extracted From: WTO, World Trade Growth Slower in 1998 After Unusually Strong Growth in 1997, Press Release, No. 39, April 1999, Appendix Table 2 P.6.**

وبالتالي فان المكاسب من التجارة السلعية،قد تنصرف بشكل كبير إلى كل من إسرائيل وتركيا،لقدرقمما التصديرية العالمية،كما أن معظم وارداقمما سلع إنتاجية ووسيطة،وبالتالي فان العجز فى ميزاقمما التجاري يعتبر عجزا مستحبا،أما السعودية والإمارات،فان زيادة مساهمتها التصديرية تعود أساسا إلى البترول وهو لم يدرج أصلا فى إطار اتفاقية تحرير التجارة السلعية،كما الهما من الدول المستوردة الصافية للغذاء،وبالتالي فهما من الدول المتأثرة سلبا بالاتفاقية.

وخلاصة القول أن باقي دول الشرق الأوسط وشمال أفريقيا يتوقع أن تحقق خسائر–وفقا لهذا النموذج– اكبر من متوسط الخسائر التي أشار إليها النموذج لاتساع المدى بين الدول التي تحقق أرباحا صافية وتلك التي تحقق خسائر.

ثانيا : تقييم التقديرات:–

تبين من العرض السابق،أن هناك تباين فى تقدير آثار تطبيق الاتفاقية على إجمالي الناتج المحلى العالمي،وكذا على قيمة التجارة العالمية فى السلع.كما أن هناك تفاوت أيضا فى مدى استفادة الدول المختلفة من سريان هذه الاتفاقية[١].

وقد كان التفاوت بين أكبر تقدير للزيادة فى الناتج المحلى العالمي المترتبة على تطبيق الاتفاق نحو ٢٧٤,١بليون دولار،وأصغر تقدير نحو ١٧٠,٦بليون دولار أي ما يزيد عن ١٠٠بليون دولار.وسيكون نصيب الدول الصناعية من اكبر زيادة نحو ١٨٥بليون دولار بنسبة تصل الى حوالى(٦٨٪)،أما ما تبقى للدول النامية وبلدان التحول الاقتصادي فيبلغ نحو(٣٢٪)،أما اقل التقديرات فتبين أن ما تستحوذ عليه الدول الصناعية يبلغ نحو ١١٥,٤بليون دولار،بنسبة(٦٨٪)، بينما تحصل باقي دول العالم (نامية ودول التحول الاقتصادي) على نحو (٣٢٪).أى إن النصيب النسبي للدول الصناعية والدول النامية لايختلف فى اعلى التقديرات عنه فى ادناها.

وقد أوضحت دراسة نجوين أن نصيب البلدان النامية يعادل نصيب دول التحول الاقتصادي تقريبا،وبذلك نجد أن نصيب الدول النامية فى أعلى تقدير سيبلغ نحو ٤٥ بليون دولار (بنسبة ١٦٪ )،وبالطبع فان هذه الزيادة لن توزع بالتساوي على كل الدول،بل تعترف تلك الدراسات بأن هناك دول سوف تخرج من تلك القسمة بلا أرباح،بل أن بعضها سيحاق بها خسائر من جراء اشتراكها فى هذه الاتفاقية،وتتوقع دراسة تار أن مجموعة بلدان شمال أفريقيا والشرق

[١] للوقوف على عرض جدولى موجز لاهم تقديرات آثار اتفاقية الجات انظر:

- **Rolf J. Langhammer, A quantitative Evaluation of the Effects of GATT, Economics, Volume, 56-1997, Institute for Scientific Co- Operation, Tubingen, Federal Republic of Germany, P.P.52-55.**

الأوسط (التي تقع مصر فى إطارها)ستحقق خسائر فى المدى القصير وستقلب إلى أرباح ضئيلة فى المدى الطويل( ٠,٢٪)، بينما أفصحت الدراسة المشتركة بين البنك الدولي ومنظمة التعاون الاقتصادي والتنمية أن منطقة البحر المتوسط (التي تضم مصر)ستحقق خسائر نتيجة للتحرير الجزئى تبلغ - ٠,٤٪ ترتفع إلى -٢,٤ ٪ من إجمالي الدخل الحقيقي إذا تم التحرير الكلى.

وعموما يمكن إرجاع أسباب الاختلاف فى التقدير إلى عدة أسباب،أهمها اختلاف توقيت إجراء تلك التقديرات وعدم توحيد أسس تقسيم دول العالم إلى أقاليم،وعدم الاتفاق على تصنيف الصناعات إلى مجموعات متجانسة والاختلاف فى درجة شمول الجوانب المختلفة للاتفاقية فى كل دراسة[1].

والاختلاف لا يقتصر على نتائج هذه الدراسات فقط و إنما يمتد الاختلاف أيضا بين الباحثين حول تقييمها،ويمكن رصد تيارين أساسين :

- التيار الأول:يرى أن نتائج هذه الدراسات اقل بكثير من الفوائد الحقيقية التي ستعود من جراء تطبيق الاتفاقية وذلك تأسيسا على ما يلي:

١ - لم تأخذ هذه الدراسات فى الاعتبار جوانب عديدة تضمنها الاتفاقية مثل إجراءات مكافحة الإغراق،والإعانات المالية والخدمات وحماية الملكية الفكرية وتسوية المنازعات،كما أن أهم نتائج الاتفاقية تتمثل فى إعادة الانضباط لنظام التجارة الدولية ووضع حد لتدهور البيئة التجارية بما يعزز الثقة بقطاع الأعمال وهى أمور غير قابلة للقياس الكمي ولم يظهر أثرها فى تلك التقديرات.

٢ - أن هذه الدراسات تستند إلى نماذج رياضية تتحيز فى الاتجاه الهبوطى فى تقدير العوائد المترتبة على تحرير التجارة.كما أن النماذج المستخدمة تتصف بوجود تحليل قطاعي محدود داخل الصناعات التحويلية،وتحليل أضيق داخل الخدمات.

وبالتالي فان التحليل غير كافي لكل منها،ومما يحد من فاعلية النموذج فى قياس المكاسب الناجمة عن تحرير التجارة.

٣ - تقوم هذه الدراسات على افتراض وجود منافسة كاملة،وبالتالي فأنها تستبعد المكاسب الناتجة عن المنافسة الكاملة والتي ترجع إلى وفورات الحجم،كما أنهـا أغفلت دور حركات رؤوس الأموال،كما أنها أغفلت العوائد المترتبة على وفورات الحجم الحركية،وهى عوائد قد تفوق أي عوائد أخرى ساكنة بما فيها العوائد المترتبة على وفورات الحجم الساكنة.

---

[1] د.ابراهيم العيسوى،مرجع سبق ذكره،ص ١٠٨-١٠٩.

٤ - أن نماذج التوازن العام تقدر مكاسب الدخل الناجمة من الاتفاقية بالقياس إلى الوضع القائم،في حين أن المقارنة يجب أن تكون بالقياس إلى التدهور الذي كان من الممكن حدوثه في حالة عدم التوصل إلى اتفاق.

- التيار الثاني:

وهو على عكس التيار الأول يرى أن نتائج الدراسات المشار إليها بالغت في تضخيم العوائد المترتبة على تنفيذ الاتفاقية وذلك استنادا إلى:

١ - أن ما يذهب إليه التيار الأول من أن وجود جوانب في الاتفاقية لم تأخذ في الاعتبار لعدم قابليتها للقياس الكمي، فانه لا يوجد ما يؤكد أن هذه الجوانب لها آثار إيجابية على زيادة التجارة والدخل،بل على العكس فقد تمارس آثارا سلبية على كل من التجارة والدخل العالميين،ومن أمثلة ذلك تكاليف التحول المتعلقة بإعادة تخصيص الموارد بين القطاعات المختلفة للاقتصاد القومي،وزيادة تكلفة إحلال الآلات لسرعة التقادم الفني الناجم عن زيادة المنافسة،بالإضافة إلى زيادة التكاليف الإدارية لأعادة هيكلة الصناعات وعمليات إعادة تأهيل المنتجين.

٢ - أن التخلي عن فرص المنافسة الكاملة،وافتراض المنافسة غير الكاملة أدى في بعض النماذج الحديثة إلى خفض العوائد ،كما أن ارتفاع الأسعار الذي يأتي في ركاب المنافسة غير الكاملة،مع زيادة درجة التركز في الأسواق تحت تأثير الشركات متعدية الجنسية سيحد من فاعلية الزيادة في أجمالي الناتج المحلي العالمي من جراء تحرير التجارة الدولية.

٣ - كما أمثلة هناك بعدا غائبا يتمثل في خفض الضرائب الجمركية كنتيجة للاتفاقية سيخفض الإيرادات الحكومية، وبالتالي أما أمثلة تخفض الحكومات أنفاقها، مع ما يستتبعه ذلك من آثار انكماشية تخفض مستوى الدخل والتجارة، أو تتوسع في الاستيراد لتعويض النقص في إيرادالها،ولاشك أن هذا يؤدى إلى آثار انكماشية حيث أن الاستيراد يعتبر تسربا من تيار الدخل،وهي بهذا تكون استبدلت العجز الداخلي بعجز خارجي ولكلاهما آثارا مضاعفة سلبية[1].

---

[1] انظر تعليق (Lee) على مقال ديردورف في :

يتبين مما سبق أن دقة التقديرات التي تم التوصل إليها مشكوك فيها تارة بالزيادة،وأخرى بالنقصان، بل أن النماذج المنهجية المتبعة للوصول إلى هذه التقديرات مطعون في صحتها،ذلك أن هذه التقديرات تقوم على أساس نماذج التوازن العام القابلة للقياس Computable General Equilibrium ( CGE) وهي نماذج معقدة فنيا،إلا إنها تقوم على افتراضات على درجة عالية من التبسيط أو عدم الواقعية،إذ أمثلة معظم النماذج التي استحدثت لتقدير الآثار الاقتصادية لتحرير التجارة الخارجية كنتيجة لجولة أورجواي استندت إلى الفروض الآتية:

١ – سيادة المنافسة الكاملة في جميع الأسواق،أي انه لايوجد احتكار.

٢ – ثبات غلة الحجم Constant Returns to Scale وبالتالي لا توجد وفورات حجم.

٣ – افتراض حالة السكون وبالتالي لا تأخذ في الاعتبار الآثار الحركية.

٤ – تفترض أن العوائد من تحرير التجارة تؤول إلى المستهلكين في كل دولة.

٥ – تفترض عدم تجانس المنتجات في الدول المختلفة،أي إنها تميز بين المنتجات وفقا لمكان إنتاجها،بما يتعارض مع مبادئ الجات التي تقوم على عدم التمييز بين المنتجات بحسب المنشأ.

ولاشك أن هذه الافتراضات تؤدى إلى انحراف تقديرات تلك النماذج عن القيم الحقيقة للآثار المترتبة على تطبيق الاتفاقية[1].

وإذا كان الخلاف محتدما حول منهجية القياس والفروض التي قام عليها، بل والمتغيرات التي أدخلت في تلك النماذج،فان القول الفصل يكون بمطابقة نتائج تلك النماذج مع النتائج الفعلية لتحرير التجارة من تاريخ دخول الاتفاقية حيز التنفيذ حتى الآن.وذلك من واقع تقارير منظمة التجارة العالمية السنوية.

ثالثا : الآثار الفعلية للاتفاقية:

تشير تقارير منظمة التجارة العالمية إلى أن معدل الزيادة في الناتج المحلى الإجمالي العالمي لم يطر أعليها تغيرا يذكر عام ٩٥ بالمقارنة بعام ٩٤ بل كان اقل من المعدل المحقق عام ١٩٩٠،ثم ارتفع معدل الزيادة في أجمالي الناتج المحلى العالمي عامي ٩٦،٩٧،إلا انه تراجع عام ١٩٩٨

---

Deardoff , " Economic Effects of Quota & Tartff Reductions" in: Collins & Bosworth (eds.), Implications for the United States (washington, : D.C.:Brookinys Institution,1994) (Brookings Occasional Papers),P.P.28-31.

[1] د. ابراهيم العيسوى،مرجع سبق ذكره،ص ١٠٦ –١٠٧.

بنحو ١٪عن السنة السابقة.بل انه انخفض عن المعدل الذي كان سائدا عام ١٩٩٠.كما ان معـدل الإنتاج السلعي تراجع طوال الفترة ليظل فى مستوى اقل من مستوى معدل نمو التجارة الدوليـة. أما التجارة الدولية فقد انخفضت هي الأخرى سواء من حيث الكمية أو القيمة،فقد انخفض معـدل نمو كمية التجارة الدولية عام ٩٦ عن السنة السابقة،إذ انخفض مـن نحـو ٨,٢٪عـام ٩٥ إلى ٤,٥٪عام٩٦،ثم حقق طفرة كبيرة عام ١٩٩٧ حيث بلغ ١٠,٥٪ثم انخفض بشدة عـام ٩٨ إلى ٣,٥٪.

أما قيمة التجارة العالمية،فقد كان المعدل السنوي لنموها سالب ٢٪ عام ٩٨ ،ومما يعـد أقوى معدل انخفاض لها منذ عام ١٩٨٠،ويلاحظ انه بالرغم من هذا الانخفاض الشديد،فان القيمة المتوقعة للتجارة العالمية اكبر من نظيرتها المحققة عام ١٩٩٦.

ذلك على الرغم من ان الدراسات قدرت معدل نمو سنوي كبير للتجـارة الدوليـة، إذ قدرتـه سكرتارية الجات بنحو ١٠٪ سنويا بعد تمام تنفيذ الاتفاقية على النحو سالف الذكر.كما أن دراسة أخرى تراوحت تقديراتها ما بين ٥٪ – ٢٠٪[١].

ولا يختلف الأمر بالنسبة لمعدل النمو السنوي لقيمة التجارة الدولية فى الخدمات،حيث انخفض هـو الآخر عام ١٩٩٨ بنسبة ٢٪ويعتبر أيضا هذا اكبر انخفاض منذ عام ١٩٨٣.ولكن تظل القيمـة المطلقة للتجارة الدولية للخدمات اكبر من مثيلتها عام ١٩٩٦ على النحو الموضح فى الجـدول التالى.

جدول رقم ( ٤١ )

التجارة الدولية فى السلع والخدمات

(١٩٩٦ – ١٩٩٨)

| البيان | ١٩٩٦ | | ١٩٩٧ | | ١٩٩٨ | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | القيمة | التغير٪ | القيمة | التغير٪ | القيمة | التغير٪ |
| الصادرات السلعية | ٥١٥٠ | ٤,٥ | ٥٣٢٥ | ٣,٥ | ٥٢٢٥ | –٢ |
| صادرات الخدمات | ١٢٧٥ | ٦,٧ | ١٣٢٠ | ٣,٥ | ١٢٩٠ | –٢ |

Source: WTO, World Trade Growth Slower in 1998 After Unusual Strong,OP.Cit.)P.2.

١To review this studies see:
Deardorffe , Op.Cit,P.P. 19-27.

كما أن معدل نمو الصادرات والواردات السلعية خلال الفترة باستثناء عام ١٩٩٧ اقل من متوسط معدلها خلال الفترة من ٩٠-٩٥ وتوزيعه على الأقاليم المختلفة وذلك على النحو الموضح فى الجدول الآتي:

### جدول رقم ( ٤٢ )

### معدل نمو الصادرات والواردات السلعية

### فى الفترة من (٩٠ – ٩٨)

(القيمة بالبليون دولار)

| الصادرات | | | | | الوردات | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| متوسط الفترة ٩٠-٩٥ | ٩٦ | ٩٧ | ٩٨ | | متوسط الفترة ٩٠-٩٥ | ٩٦ | ٩٧ | ٩٨ |
| ٦ | ٥,٥ | ١٠,٥ | ٣,٥ | العالم | ٦,٥ | ٦ | ٩,٥ | ٤ |
| ٧ | ٦ | ١١ | ٣ | أمريكا الشمالية | ٧ | ٥,٥ | ١٣ | ١٠,٥ |
| ٨ | ١١ | ١١ | ٦,٥ | أمريكا الجنوبية | ١٢ | ٨,٥ | ٢٢ | ٩,٥ |
| ٥,٥ | ٥,٥ | ٩,٥ | ٤,٥ | أوروبا الغربية | ٤,٥ | ٥,٥ | ٧,٥ | ٧,٥ |
| ٥,٥ | ٥,٥ | ٩,٥ | ٥ | دول الاتحاد الأوربي (١٥) | ٤,٥ | ٥ | ٧ | ٧,٥ |
| ٥ | ٦,٥ | ١٢,٥ | ١٠ | دول التحول الاقتصادي | ٢,٥ | ١٦ | ١٧ | ١٠ |
| ٧,٥ | ٥ | ١٣ | ١ | آسيا | ١٠,٥ | ٦ | ٦ | -٨,٥ |
| ١٠٥ | ١ | ١٢ | -١,٥ | اليابان | ٦,٥ | ٥,٥ | ١,٥ | -٥.٥ |
| ١١,٥ | ٧,٥ | ١١,٥ | ٢ | دول شرق آسيا الستة | ١٢ | ٤,٥ | ٦,٥ | -١٦ |

Source: The Same Source of Pervious Table, P.3.

يتبين من الجدول أمثلة الشرق الأوسط الذي يضم مصر حقق اكبر خسائر،وعلى ذلك يمكن القول أمثلة تحرير التجارة فى إطار جولة أورجواي لم يأتي بثماره المرجوة بعد،إذ لم يترتب عليه زيادة فى الناتج المحلى الإجمالي العالمي.ولم يحدث زيادة فى التجارة العالمية فى السلع سواء فى الكم أو فى القيمة.أو حتى فى التجارة العالمية فى الخدمات.فضلا عن استمرار تراجع معدل نمو الإنتاج السلعي بالمقارنة بمعدل نمو التجارة العالمية[1].

---

[1] Compare: Dieter Bender , The Developing Countries in the new World Trade Organization, Economics Issued by Institute for scientific co-operations, Tubing, Federal Republic of Germany ,Volume 55/56.1997.PP.33-35.

وليس معنى ما تقدم أمثلة تطبيق الاتفاقية سيكون ذو مردود سلبي على الاقتصاد العالمي،وانما معناه أن المردود الإيجابي لم يتحقق بعد حيث أننا مازلنا فى مرحلة التحرير الجزئي،وان الدول المتقدمة كعادقا تعرقل تطبيق الاتفاقية فى الجوانب التي قد ترى أها ذات نفع للدول المتخلفة.

بل قد تصعد الأمور إلى الحد الذي ينذر باندلاع حروب تجارية إذا ما بدى لها أن فى الاتفاقية ما يهدد مصالحها.

والغريب فى الأمر أها تستخدم بنود الاتفاقية ذاها لبلوغ غايتها،فتارة تدعى تعرضها لإغراق،وتارة تزعم أن الواردات تمدد بوقوع أضرار جسيمة بالمنتجين المحليين،اوحتى بحياة الإنسان أو الحيوان أو النبات بها.على النحو الموضح تفصيلا بالفصل الأول من الباب الثاني.

كما تجدر ملاحظة ظروف الأزمة المالية الآسيوية والتي ألقت بظلالها على اقتصاديات العالم.مع الأخذ فى الاعتبار الطبيعة الدورية للنشاط الاقتصادي فى ظل اقتصاديات السوق واحتمالية تكرار تلك الأزمات ،بل أن هذا النظام فى أزمة منذ السبعينات حتى الآن، على النحو الذي فصلناه فى الباب الأول من هذه الدراسة.

كما يجب ألا يغرب عن بالنا تزايد النزعة للتكتلات الاقتصادية الإقليمية من جهة،واستمرار سلوك الدول الصناعية المتقدمة تجاه الدول المتخلفة دون تغيير حتى بعد بدء سريان الاتفاقية من جهة أخرى، إذ مازالت الأولى تزيد صادراها إلى الثانية،وتحد من وارداها منها[1].

كل هذا يؤكد أن الفروض التي قامت عليها النماذج التي حاولت تقدير المكاسب المترتبة على جولة أورجواي لم تتحقق.

وربما تكون هناك مكاسب حقيقية ظهرت بالفعل ولكن طريقة القياس المتبعة فى تلك لم تستطع أن تقدرها وتتمثل تلك المكاسب فى الحد من التدهور فى معدل الناتج المحلى الإجمالي العالمي ومعدلات نمو التجارة العالمية.وذلك تأسيسا على أن السلوك الفعلي للدول المتقدمة من التحرير لم يتغير كثيرا قبل وبعد أورجواي.وبذلك فان العائد الحقيقي يمكن قياسه من خلال نموذج محاكاة Simulation Model يبين المدى الذى كان يمكن أن يؤول إليه معدل نمو الناتج المحلى الإجمالي العالمي ومعدلات نمو التجارة العالمية فى حالة عدم التوصل إلى الاتفاقية ،وما آلت أليه تلك المعدلات بعد التطبيق الجزئي للاتفاقية.فضلا عن ظهور آثار الاتفاقية يحتاج إلى فجوة زمنية Time Lagربما لم تنقضي بعد.

---

[1] البنك الاهلى المصرى،التجارة الدولية فى عام ١٩٩٦،النشرة الاقتصادية العدد الثالث، المجلد الخمسون،١٩٩٧،ص ٧.

وأيا ما كان الأمر،فان الموقف الآن يتلخص فى أن المتشيعين لتحرير التجارة الدولية من خلال نظام متعدد الأطراف ينبرون فى ذكر المكاسب الوفيرة التي ستأتي فى ركابها،بينما يرد المعارضون بأنها لن تؤدى إلى ذلك،وقد حاول البعض قياس نتائج تحرير التجارة فى الاجلين القصير والطويل متوسلا فى ذلك بالنماذج الرياضية،ألا أن الواقع بعد التطبيق الجزئي للاتفاقية منذ عام ٩٤ وحتى الآن كـــان مغايرا لما توقعته تلك التقديرات على الأقل حتى الآن.

وهذا يثير التساؤل عن آثار اتفاقية تحرير التجارة السلعية على كميات التجارة الخارجية المصريـــة وهذا ما يعرضه المبحث التالى.

## الخلاصـــــــــة:

توجد عدة محاولات لتقدير آثار اتفاقية الجات منها:

- تقديرات أعدها منظمات اقتصادية دولية وتتمثل هذه المحاولات فى :

– تقدير سكرتارية الجات الذى انتهى الى إن الاتفاقية ستفضي الى زيادة أجمالي النـــاتج المحلى العالمي بنحو ٢٣٠بليون دولار بأسعار عام ١٩٩٢،وذلك اعتبارا من عام ٢٠٠٥.ســيكون نصيب أوروبا وأمريكا الشمالية نحو ٧٢٪ من هذه الزيادة وباقي دول العالم سيتصارع على الباقي وقدره نحو ٦٥ بليون دولار.كما قدرت الدراسة زيادة التجارة الدولية بنحو ١٢٪ سنويا.

– تقدير البنك الدولي ومنظمة التعاون الاقتصادي والتنمية انتهى الى إن العائد المـــترتب على التحرير يتمثل فى زيادة أجمالي الناتج المحلى العالمي بنحو ٢١٣بليون دولار بأسعار عام ١٩٩٢ منها نحو ٦٤٪سيتجه الى الدول المتقدمة والباقي وقدره ٧٨بليون دولار يقسم بين دول التحـــول الاقتصادي والدول النامية.

– أما تقدير منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية،فقد قدر الزيادة فى الناتج المحلى العـــالمي بنحو٢٧٤,١بليون دولار.سيكون نصيب الولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي واليابان منها نحـــو ٨٠٪.

- اما تقديرات الباحثين فاهمها:

– تقدير نجوين وبيرون وويجل الذى قدر الزيادة فى الناتج المحلى العالمي بنحو ٢١٢,١بليون دولار منها نحو ٦٥٪ستحصل عليه الدول الصناعية،ولن يتعدى نصيب الدول النامية ١٧٪من هذه الزيادة.

–اما تقدير تاروثيرفورد وهارسون، فقد قدر الزيادة فى إجمالي الناتج المحلى العالمي بنحو ١٧٠,٦بليون دولار فى المدى الطويل،٩٦بليون دولار فى المدى القصير سيكون معظمها من نصيب الدول الصناعية.

– أما عن تقييم تلك التقديرات،فتبين إن هناك تباين كبير بين نتائج تلك التقديرات نتيجة لاختلاف توقيت إجراء تلك التقديرات،أو اختلاف أسس تقسيم العالم الى أقاليم،أو عدم الاتفاق على تصنيف الصناعات الى مجموعات متجانسة،والاختلاف فى درجة شمول جوانب الاتفاقية فى كل دراسة.

ويرى البعض إن هذه التقديرات اقل من الفوائد الحقيقية التى ستنجم عن تطبيق هذه الاتفاقية،وبينما يرى آخرون إن هذه التقديرات مبالغ فيها،ولكل من الفريقين أسانيده.وبالتالي فان هذه التقديرات مشكوك فيها مرة بالزيادة وأخرى بالنقصان.غير إن المشكلة الحقيقية التى تضعف من أهمية هذه التقديرات هو اعتمادها على نماذج التوازن العام القابل للقياس،وهى معقدة فنيا ولكن فروضها مبسطة وغير واقعية.

على إن مقارنة التقديرات بالآثار الفعلية المترتبة على تنفيذ الاتفاقية افصح عن إن معدل الزيادة فى الناتج المحلى الإجمالي العالمي لم يطرأ عليه تغيرا يذكر عام ٩٥ بالمقارنة بعام ٩٤،وكان اقل من المعدل المحقق عام ٩٠ وبالرغم من ارتفاع هذا المعدل عامي ١٩٧/٩٦الا انه تراجع عام ٩٨.كما إن كمية وقيمة التجارة الدولية انخفضت خلال تلك الفترة وبما يتعارض مع تقديرات الدراسات التى أعدت فى هذا المجال.كما تبين إن الشرق الأوسط الذى يضم مصر سيحقق خسائر من جراء تنفيذ الاتفاقية سواء على مستوى التقديرات او المستوى الفعلي.

على إن هذا لا ينهض دليلا على إن آثار الاتفاقية سالبة على المستوى العالمي،لان الاتفاقية مازالت فى مراحل التطبيق الجزئي من جهة،كما انه لايمكن التكهن بما سيكون عليه الوضع فى حالة عدم التوصل الى هذه الاتفاقية،حيث إن إجابة هذا التساؤل تتطلب استخدام نماذج المحاكاة،وهى تختلف تماما عن منهج القياس الذى اعتمدت عليه تقديرات الدراسات المشار إليها.

# المبحث الثاني

# آثار تحرير التجارة الدولية فى السلع

# على كمية الصادرات المصرية

تبين مما سبق إن تقديرات قياس اثر اتفاقية تحرير التجارة الدولية فى السلع ستكون ذات مردود سلبي على شمال أفريقيا والشرق الأوسط - وهى المنطقة التى تضم مصر - فى الأجل القصير،أما فى الأجل الطويل فان أثرها يتراوح بين الخسائر أو المكاسب المحدودة.

الا ان الأمر يتطلب قياس اثر تحرير التجارة الدولية فى السلع على كمية الصادرات المصرية،كخطوة نحو قياس أثره على الطلب على النقل البحري وبذا يتحدد هدف هذا البحث.

يعانى الميزان التجاري المصرى من عجز كبير هيكلي ومزمن،بل متزايد نتيجة لتسارع نمو الواردات السلعية بمعدل اكبر من نمو الصادرات السلعية والتي تحقق تراجعا فى بعض السنوات.الأمر الذي أدى إلى تراجع معدل تغطية الصادرات للواردات من الناحية النقدية،وعدم التوازن التجاري Imbalance Trade من الناحية الكمية ومفاده أن الحمولات المتاحة فى حالة الصادرات اقل منها فى حالة الواردات وبالتالى فان تشغيل السفن فى هذه الحالة لن يكون تشغيلا اقتصاديا لكونها "كالطير تغدو خماصا وتعود بطانا".

ويوضح الجدول التالى تطور قيمة الصادرات والواردات السلعية المصرية فى الفترة من ( ٩١ - ٩٩/٩٨)

## جدول رقم ( ٤٣ )

## تطور قيمة الصادرات والواردات السلعية المصرية

## فى الفترة من (٩١ – ٩٨)

(القيمة بالمليون جنيه)

| البيان / السنوات | الصادرات السلعية | | الواردات السلعية | | العجز فى الميزان التجاري | | معدل تغطية الصادرات للواردات |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | قيمة | نسبة التغيير٪ | قيمة | نسبة التغيير٪ | قيمة | نسبة التغيير٪ | |
| ٩١ | ١١٧٦٤,٧ | – | ٢٥٢١٦,٣ | – | ١٣٤٥١,٦ | – | ٤٦,٧ |
| ٩٢ | ١٠١٧١,٢ | ٨٦,٥ | ٢٧٦٥٦,١ | ١٠٩,٧ | ١٧٤٨٤,٩ | ١٣٠ | ٣٦,٨ |
| ٩٣ | ١٠٤٦٤,٥ | ١٠٣ | ٢٧٥٥٠,٤ | ٩٩,٦ | ١٧٠٨٥,٩ | ١١٧,٧ | ٣٨ |
| ٩٤ | ١١٧٥٧,٥ | ١١٢ | ٣٢٤٦٠,٦ | ١١٧,٨ | ٢٠٧٠٣,١ | ١٢١,٢ | ٣٦,٢ |
| ٩٥ | ١١٧٠٣,٨ | ٩٩,٥ | ٣٩٨٩٠,٩ | ١٢٢,٦ | ٢٨١٨٧,١ | ١٣٦,١ | ٢٩,٣٢ |
| ٩٦ | ١٢٠٠٤,١ | ١٢,٥ | ٤٤٢١٧,٩ | ١١٠,٨ | ٣٢٢١٣,٨ | ١١٤,٣ | ٢٧,١ |
| ٩٧ | ١٣٠٨٣,٨ | ١٠٩ | ٤٤٨٨٥,٨ | ١٠١,٥ | ٣١٨٠٢ | ٩٨,٧ | ٢٩,١ |
| ٩٨ | ١٠٦٨٥,٨ | ٨١,٧ | ٥٦٠٢٥,٩ | ١٢٤,٨ | ٤٥٣٤٠,١ | ١٤٢,٦ | ١٩,١ |

المصدر: الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء،وتم احتساب النسب بمعرفة الباحث.

ويتبين من الجدول السابق الزيادة المستمرة فى قيمة الواردات السلعية، بمعدل يفوق الزيادة فى قيمة الصادرات السلعية، مما يترتب عليه تزايد العجز فى الميزان التجاري،وبالتالى تراجع معدل تغطية الصادرات للواردات .أما الناحية الكمية نجد وضعا مشابها على النحو الموضح فى الجدول التالى الذي يبين كميات الصادرات والواردات السلعية.

## جدول رقم ( ٤٤ )

## التطور الكمي للصادرات والواردات السلعية المصرية

## فى الفترة من ( ٩١ – ٩٨)

(الكمية بالألف طن)

| البيان / السنوات | الصادرات السلعية | | الواردات السلعية | | الإجمالي | | النسبة بين الصادرات ولواردات |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | كمية | التطور٪ | كمية | التطور٪ | كمية | التطور٪ | |
| ٩١ | ١٩٨٣٧ | – | ١٤٨٧٣ | – | ٣٤٧١٠ | – | ١٣٣,٧ |
| ٩٢ | ١٥٠٥٧ | ٧٥,٩ | ١٦٢٥٢ | ١٠٩,٣ | ٣١٣٠٩ | ٩٠,٢ | ٩٢,٦ |
| ٩٣ | ١٨٦٣٧ | ١٢٣,٨ | ١٤٦٣٤ | ٩٠ | ٣٣٢٧١ | ١٠٦,٣ | ٧٨,٥ |
| ٩٤ | ١٧٩٩٢ | ٩٦,٥ | ٢١٥٩٧ | ١٤٧,٦ | ٣٩٥٨٩ | ١١٩ | ٨٣,٣ |
| ٩٥ | ١٧٢٩٠ | ٩٦,١ | ٢١٤٣٢ | ٩٩,٢ | ٣٨٧٢٢ | ٩٧,٨ | ٨٠,٧ |
| ٩٦ | ١٦٣١٢ | ٩٤,٣ | ٢٥٢٠٠ | ١١٧,٦ | ٤١٥١٢ | ١٠٧,٢ | ٦٤,٧ |
| ٩٧ | ١٦٣٢٧ | ١٠٠ | ٢٥٦٧٦ | ١٠١,٩ | ٤٢٠٠٣ | ١٠١ | ٦٣,٦ |
| ٩٨ | ١٤٣٦٧ | ٨٨ | ٣٧٩٨٣ | ١٤٧,٩ | ٥٢٣٥٠ | ١٢٤,٦ | ٣٧,٨ |

المصدر: الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء،وتم احتساب النسب بمعرفة الباحث.

وقد لا تتضح مشكلة عدم التوازن التجاري، فى حالة تناول بيانات إجمالية عن الصادرات والواردات، ولكن تبرز هذه المشكلة فى حالة تحليل هذه الكميات إلى نوعيات بضـــائع وتــزداد وضوحا فى ظل الاتجاهات الجغرافية لكل منها.

وبصفة عامة فان التجارة الخارجية المصرية تتسم بالتركز الشديد سواء فى عدد السلع أو اتجاهها الجغرافي،فالمتأمل للصادرات المصرية يتبين أنها تتكون أساسا من:

– البترول ويمثل نسبة ما بين نصف وثلث الصادرات السلعية المصرية.

– المنسوجات والملابس الجاهزة ١٥ – ٢٠٪ من قيمة الصادرات السلعية المصرية تقريبا.

– المواد الخام( قطن – خضراوات وفواكه)-كل منها يمثل نحو ١٠–١٥٪ من قيمـــة الصـــادرات السلعية.

كما أن التوزيع الجغرافي للصادرات السلعية تتسم هي الأخرى بالتركز الشديد،إذ أن نحو ثلثها يتجه إلى الاتحاد الأوربي وثلث آخر إلى الولايات المتحدة وربعها يتجه إلى الدول العربية والدول الافرواسيوية.بواقع ١٠٪للأول و١٥٪للثانية[١].

كل هذا من الناحية النقدية، أما من الناحية الكمية فان تركيب الصادرات المصرية،نجد أن البترول ومنتجاته يحتل المركز الأول،بينما الملابس والمواد الخام الزراعية تمثل نسبة ضئيلة من الصادرات المصرية بسبب ارتفاع ثمنها وخفة وزنها نسبيا،وهذه هي طبيعة البضائع العامة. أما توزيع الصادرات جغرافيا من الناحية الكمية نجده يسير فى نفس اتجاه توزيعها جغرافيا من الناحية النقدية تقريبا.

وعلى ذلك فتتبع أثر الجات على الصادرات السلعية المصرية يتطلب بحث أثرها على الكميات المصدرة من السلع الآتية:

١ - البترول ومنتجاته:

يمثل البترول ومنتجاته أهم مكون فى صادرات مصر سواء من حيث القيمة أو الكمية على النحو السابق بيانه،وبالرغم من أن البترول ما يزال خارج حظيرة الجات، أي انه لم يتأثر مباشرة بالاتفاقية الا إن هناك تأثيرات غير مباشرة بعضها سلبية والأخرى إيجابية،ولعل الأثر الإيجابي يتمثل فى توقع زيادة الطلب على البترول ومنتجاته وهذه الزيادة يمكن أن تحدث نتيجة عاملين:

أ - التوسع فى النشاط الاقتصادي المتوقع حدوثه كنتيجة لتحرير التجارة العالمية باعتبار أن الطلب على البترول طلبا مشتق من الطلب على معظم المنتجات محل التبادل الدولي.

ب - زيادة الطلب على البتروكيماويات نتيجة لخفض الضرائب الجمركية عليها بنسبة ٣٠٪،سيؤدى بالضرورة إلى زيادة الطلب على البترول[٢].

أما الآثار السلبية غير المباشرة المتوقعة فتتمثل فى :

أ - ضياع فرص الاستفادة بالمزايا التي تحظى بها صادرات الدول النامية فى إطار اتفاقية لومي وبموجب النظام العام للتفضيلات.

[١] ربان احمد عبد الله الوكيل، محمد محمد على ابراهيم، مرجع سبق ذكره،الملحق الاحصائى،ص ١ - ٢.

[٢] Evans & Walsh, Op.Cit., P.P.116-117.

ب - عدم قدرة الصادرات المصرية من البتر وكماتيات على المنافسة فى الأسواق الخارجية،وذلك بالنظر إلى إنها مازالت صناعة وليدة.

ج - أن بقاء البترول خارج نطاق الجات،فى الوقت الذي تزايد فيه عرضه وتقلص الطلب عليه عالميا،يسمح للدول الصناعية المتقدمة بالاستمرار فى فرض ضريبة الكربون على وارداتها البترولية والتي تطبق منذ عام ١٩٩٣،بواقع ثلاثة دولارات على البرميل الخام وتزداد بواقع دولار سنويا حتى تصل إلى عشرة دولارات على البرميل عام ٢٠٠٠ بدعوى الحفاظ على البيئة[١]،هذا فضلا عن استمرار الضرائب الجمركية المفروضة أصلا.

ولاشك أن المحصلة النهائية تتوقف على مدى قوة كل من الآثار السلبية والإيجابية، ومعظم الدراسات تتوقع زيادة كمية الصادرات البترولية المصرية فى إطار الجات،وان كنا نتحفظ على هذه التوقعات وذلك بالنظر إلى أن الطلب العالمي والعرض العالمي على الطاقة فى حالة توازن تقريبا كما أن تقديرات وكالة الطاقة الدولية تشير باستمرار هذا الوضع حتى عام ٢٠١٠[٢] .

وأيا ما كان الأمر،فان الأسطول المصرى يحتاج لزيادة عدد ناقلات البترول ومنتجاته،لكون الناقلات الموجودة جميعها تجاوزت العمر الافتراضي وتحتاج إلى إحلال وتجديد حتى يكون تشغيلها تشغيلا اقتصاديا.مع ملاحظة إن ناقلات البترول سيقتصر دورها على النقل الساحلي.

٢- الصادرات الزراعية:

سبق أن تبين أن تحرير التجارة الدولية فى السلع الزراعية كانت إحدى ثمار جولة أورجواي،حيث لم يسبق لها دخول حظيرة الجات.وسيترتب على ذلك تحويل القيود الكمية إلى قيود جمركية حيث يتم تثبيتها أولا،ثم تخفيضها بعد ذلك بنسب تتفاوت حسب درجة نمو الدول،فالدول المتقدمة تخفض هذه الضرائب الجمركية بنسبة ٣٦٪ خلال ست سنوات بينما الدول النامية فتخفضها بنسبة ٢٤٪ خلال عشر سنوات،أما الدول الأقل نموا فتعفى من هذا

---

[١] منظمة العمل العربية،مرجع سبق ذكره،ص ١١٣.

[٢] لدراسة مفصلة عن أثر اتفاقية الجات على صادرات البترول انظر:

د. حسين عبد الله، معالجة آثار الجات ومنظمة التجارة العالمية المنعكسة على النفط والغاز فى دول مجلس التعاون الخليجي،بحوث اقتصادية عربية،السنة الثامنة،العدد الثامن عشر،شتاء١٩٩٩.ص ٥ - ٣٥ .

الخفض كما يتيح الاتفاق النفاذ لأسواق ذات الدول الأعضاء التي تخضع حاليا لقيود غير جمركية بحيث تصل نسبة هذه الواردات ٣٪ عام ١٩٩٥،وتزاد إلى ٥٪عام ٢٠٠٠.

بالإضافة إلى خفض قيمة الدعم المقدم لمنتجي السلع الزراعية بنسبة ٢٠٪على مدار ست سنوات،وكذا خفض دعم الصادرات الزراعية بنسبة ٣٦٪ على مدى ست سنوات،فضلا عن مراعاة القواعد الصحية وحماية النباتات وقواعد الجودة الدولية.على النحو السالف تفصيله.

وتتمثل الصادرات الزراعية المصرية أساسا فى الأرز والقطن الخام وموالح وفواكه أخرى وبطاطس وبصل،أن معظم هذه الصادرات تتجه إلى دول أوروبا الغربية.

وقد اختلفت التقديرات الرياضية فى شأن تأثير الاتفاقية على الصادرات الزراعية المصرية ونشير هنا الى ثلاثة تقديرات:

*أ ـ تقدير ييتس Yeats :*

يستند هذا التقدير على نموذج Smart ، ويتوقع أن مصر سوف تكسب نحو ٨ملايين دولار من زيادة صادراتها الزراعية إلى الاتحاد الأوربي بعد تنفيذ الاتفاقية.وذلك استنادا إلى أن متوسط معدلات الضرائب الجمركية المطبقة على السلع الغذائية قبل تنفيذ الاتفاقية والتي تنسحب على المصدرين المصريين تبلغ نحو ٢١,٢٪فى اليابان،١٢٪فى الاتحاد الأوربي، ٠,٦٪فى الولايات المتحدة، وإذا ماتم تخفيض معدلات التعريفة بالمعدل المتفق عليه فى الاتفاقية،سيؤدى ذلك إلى زيادة فى قيمة الصادرات الزراعية المصرية إلى الاتحاد الأوروبي بنسبة ٧,٤٪،حيث لا تخضع الصادرات الزراعية المصرية للولايات المتحدة واليابان لحواجز كمية.

كما تتنبأ الدراسة بانخفاض نسبة الصادرات المصرية التي تواجه قيودا كمية فى دول منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية من ٣٢٪إلى ٢٪.ومن ناحية أخري أشارت الدراسة إلى انخفاض فرص نفاذ الصادرات المصرية للأسواق لانتهاء المعاملة التفضيلية للصادرات المصرية[1].

*ب ـ تقدير معهد التخطيط القومي:*

يشير تقدير معهد التخطيط القومي إلى الزيادة السنوية فى كمية الصادرات المصرية المترتبة على الاتفاقية لن تتجاوز:

---

1 For more details see: Yeats :" Export Prospects of Middle Eastern Countries :A post Uruguay Round Analysis ", Preliminary Draft, The World Bank, International Trade : Division , 1994

| | |
|---|---|
| ٠,٥٪ | قطن خام |
| ٤,٨٪ | البرتقال |
| ١٤٪ | البطاطس |

وقد تم التوصل إلى هذه النتائج من خلال نموذج رياضي ديناميكي بسيط، يركز على تقدير آثار تخفيض القيود والرسوم الجمركية فى الدول المستوردة للسلع الزراعية، وتخفيض الدعم الداخلي للمنتجين، ودعم الصادرات فى الدول المنتجة والمصدرة لتلك السلع، ويأخذ فى الاعتبار مرونات العرض والطلب العالمي والمحلى للسلعة، ودرجة الاكتفاء الذاتي للدولة من السلعة[١].

*ج ـ دراسة وزارة الزراعة المصرية:*

اعد قطاع الشئون الاقتصادية بوزارة الزراعة المصرية دراسة لتحديد الآثار المتوقعة لتحرير التجارة الزراعية العالمية على الزراعة المصرية،وقد ارتكزت تلك الدراسة على فرضين بديلين:

الفرض الأول:

يقوم على أساس ثبات كمية الواردات والصادرات خلال الفترة من (٩٥-٢٠٠٠)مع توقع ارتفاع الأسعار العالمية وإذا أخذنا فى الاعتبار هذا الفرض فان معنى ذلك انه لا تأثير للاتفاقية على الكميات وانما سينصب آثارها على الأسعار فقط.

الفرض الثاني:

وفى ظله،تتوقع الدراسة زيادة كمية الصادرات والواردات خلال الفترة المذكورة مع توقع ارتفاع الأسعار العالمية.وقد اتبعت الدراسة أسلوب السيناريوهات،إذ افترضت زيادة الكميات وفقا للسيناريو الأول بنسبة ٥٪عن متوسط الصادرات فى الفترة (٨٨-٩٣)، وزيادتها بنسبة ١٠٪ فى السيناريو الثاني وتوصلت إلى النتائج الآتية:

---

[١] للوقوف على الصيغة الرياضية للنموذج ونتائج الدراسة انظر:

معهد التخطيط القومي، اثر التكتلات الاقتصادية الدولية على قطاع الزراعة،مرجع سبق ذكره،ص ٨٢،٩٦.

جدول رقم ( ٤٥ )

السيناريوهات المختلفة لأثر التحرير

على كميات الصادرات الزراعية المصرية

| البيان | قبل الجات | بعد الجات (٩٥-٢٠٠٠) | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | الكمية | الافتراض الأول | | الافتراض الثاني | | | |
| | | الكمية | الزيادة | ٥٪ | | ١٠٪ | |
| | | | | الكمية | الزيادة | الكمية | الزيادة |
| القطن | ٣٧,٤٤ | ٣٧,٤٤ | – | ٣٩,٣١ | ١,٨٧ | ٤١,١٨ | ٣,٧٤ |
| الأرز | ١٠٢,٧٥ | ١٠٢,٧٥ | – | ١٠٧,٨٩ | ٥,١٤ | ١١٣,٠٣ | ١٠,٢٨ |

المصدر:

قاعدة بيانات التجارة الخارجية، الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء نقلا عن :وزارة الزراعة "السوق الأوربية المشتركة وتجارة مصر الزراعية الخارجية فى ظل اتفاقية الجات".قطاع الشئون الاقتصادية بالإدارة العامة للدراسات الدولية والأعلام الخارجي،١٩٩٥،ص ١٠٩.

وعموما تتجه الصادرات الزراعية المصرية أساسا إلى الأسواق العربية التي تستأثر بنحو ٩٢٪ من صادرات معلبات الخضر، ٨٨٪ من صادرات الأرز ،و ٧٦٪ من صادرات الخضر، و ٤٠٪ من صادرات الموالح. ويلي السوق العربية في الاهميه سوق دول الاتحاد الأوروبي الذي يستحوذ على نحو ٢٦٪ من الصادرات الزراعية المصري أهمها البطاطس بنسبه ٨٥ ٪ والنباتات العطرية و الزهور ٥٠٪ [١].

إن المتأمل لهذه البيانات يستطيع إن يستنتج إن اتفاقيه المنتجات الزراعية لن تؤثر على الصادرات الزراعية المصرية للمنطقه العربية لكونها أسواق حره ولا تقيم حواجز أمام التجارة وبالنسبه للسوق الاوروبيه فتأثير الاتفاقيه سيكون ناجما عن تحويل القيود الكميه إلى تعريفه جمركيه،يمكن إن يحقق فائده للصادرات المصرية حيث يمكنها التوسع في تصدير بعض السلع الزراعية التي تتمتع في إنتاجها بميزة نسبيه مثل: الطماطم و الفراولة، ويصعب تصديرها للأسواق الاوروبيه بسبب الحماية ، كما يمكن إن تزيد صادرات الأرز إلى الدول الآسيويه وخاصة اليابان .

[١] اسامة المجدوب،مرجع سبق ذكره،ص ١٩٥.

إلا انه يجب إلا نسرف في التفاؤل بشأن زيادة الصادرات الزراعية إلى أوروبا و اليابان نظرا لما يلي :-

أ- ارتفاع أسعار السلع الزراعية الناجمة عن انخفاض الدعم سيشجع المنتجين الحديين في الدول المستوردة على دخول مجال إنتاج هذه السلع .

ب- الزيادة السكانية تلتهم الفائض الزراعي القابل للتصدير .

ج - عدم مرونة الجهاز الإنتاجي الامر الذى يؤدى الى عدم الاستجابة للزيادة فى الطلب العالمى.

د - يضاف إلى ما سبق أن ما التزمت به مصر ونفذته فى إطار برنامج الإصلاح الاقتصادي يزيد فى مجال الزراعة عن التزاماتها فى إطار الجات فى نفس المجال وذلك على النحو الموضح تفصيلا فى الجدول رقم (٤٦).

هـ - المنافسة الشديدة في السوق الدولية في السلع الزراعية من جهة وتقلب إنتاجها لاعتمادها على ظروف مناخية قد تكون غير مواتية في بعض السنوات،ناهيك عن رداءة التغليف وضعف القدرات التسويقية.

و - الأساليب الحمائية التي قد تلجأ أليها الدول المتقدمة بدعوى الإجراءات الصحية و المستويات الدولية للجودة (ISO) .... الخ[1].

و - فقد المعاملة التمييزية التي تحظى بها الصادرات الزراعية المصرية فى أسواق الدول المتقدمة،والذي قد يؤدى إلى إحلال صادرات الدول التي لم تكن تحظى بهذه المعاملة التفضيلية قبل نفاذ الاتفاقية بالصادرات المصرية[2].

---

[1] تجدر الإشارة إلى تشدد الاتحاد الأوربي فى قضية العفن البنى فى صادرات البطاطس المصرية والمتمثل فى فرض حظر على صادرات البطاطس المصرية إلى دول الاتحاد الأوربي لمجرد اكتشاف إصابة فى خمس رسائل مختلفة ،وهذه الإصابة تمثل نحو ٠,٤٪من أجمالي صادرات البطاطس المصرية ،وذلك على الرغم من أن مرض العفن البنى غير ضار بالإنسان أو الحيوان،وسببه التقاوي المستوردة من دول الاتحاد الأوربي ذاته.انظر فى ذلك:
البنك الاهلى المصرى ،الصادرات الزراعية المصرية إلى أوروبا وشروط الصحة النباتية، النشرة الاقتصادية،العدد الرابع،المجلد الحادي والخمسين ١٩٩٨،ص من ٦ :٧.

[2] الندوة، نشرة منتدى البحوث الاقتصادية للدول العربية وإيران وتركيا،المجلد الثاني ،العدد الرابع،ديسمبر ١٩٩٤-فبراير ١٩٩٥،ص ٢.

جدول رقم ( ٤٦ )

مقارنة بين التزامات مصر فى إطار برنامج التثبيت والتكيف الهيكلي والتزاماتها فى نطاق جولة أورجواي

| البيان | الالتزامات المصرية | |
|---|---|---|
| | فى إطار برنامج التثبيت والتكيف الهيكلي | فى جولة أورجواي |
| الاستثمار | - رفع الصناعات كثيفة استهلاك الطاقة من القائمة السلبية للاستثمار.<br>- إلغاء موافقات المحافظين.<br>- إلغاء شرط المكون الأجنبي.<br>- إلغاء شرط العضوية الإجبارية فى الغرف التجارية والصناعية. | -إلغاء كافة القيود المفروضة على الاستثمار<br>-منح المستثمر الأجنبي معاملة المستثمر الوطني<br>-يبدأ تنفيذ هذه الالتزامات بعد مرور خمس سنوات من تاريخ نفاذ الاتفاقية. |
| الزراعة | - إلغاء الدعم الممنوح للأسمدة والمبيدات والأعلاف.<br>- استكمال تحرير إنتاج وتسويق السكر والقطن وتشغيل البورصة. | - خفض الدعم المقدم للمنتجين بنسبة ١٤٪ باستثناء الدعم الممنوح لمحدودي الدخل وللمدخلات والبحوث الزراعية،ودعم الإنتاج بما لا يجاوز ١٠٪ من قيمته.<br>- خفض دعم الصادرات الزراعية بنسبة ٢٤٪ على أن يتم الخفض على مدار عشر سنوات. |
| الصادرات | - إلغاء الحصص المفروضة على صادرات الجلود.<br>- إزالة القيود المفروضة على المستثمرين الأجانب فى شركات التجارة الخارجية.<br>- إلغاء القيود المفروضة على مصدري الأقطان فى القطاع الخاص. | - يجوز دعم الصادرات لمواجهة الخسائر أوفى التجاوز عن مديونية أوفى إطار برنامج الخوصصة.أو فى نطاق المسموح به للدول المنخفضة الدخل.<br>- إلغاء قيود الصادرات بأنواعها. |
| الواردات | - الخفض التدريجي للضرائب الجمركية بحيث لا تتجاوز ٦٠٪ و١٠٪ بالنسبة للسلع الرأسمالية.<br>- إلغاء التفضيلات الجمركية الممنوحة للواردات باستثناء الواردة فى اتفاقيات دولية. | - تحويل كافة القيود غير الجمركية إلى قيود جمركية،وإلغاء حظر الاستيراد المفروضة على بعض السلع.<br>- تطبيق خفض سنوى للضرائب الجمركية وفقا لجدول الالتزامات المقدمة من الحكومة المصرية. |
| المشتريات الحكومية | - إلغاء القيود المفروضة على الأجانب بما يكفل مساواتهم بالمنتجين المحليين فى عروض المشتريات الحكومية | - لا توجد التزامات حيث أن مصر غير منضمة لاتفاق المشتريات الحكومية |

المصدر : من إعداد الباحث.

٣ ـ المنسوجات والملابس:

يمثل قطاع الصناعات النسيجية أهمية كبيرة للاقتصاد المصرى وذلك بالنظر إلى كونه من الصناعات المتكاملة التي تتم جميع مراحلها في مصر، وتستوعب نحو ما يعادل ٣٠٪ من أجمالي القوى العاملة في القطاع الصناعي، كما تبلغ حجم الاستثمارات المنفذة فيه نحو ٢٥٪ مليار جنيه، بالإضافة إلى تحقيقه قيمة مضافة عالية، فضلا عن التزايد المستمر لإجمالي قيمة ناتج هذا القطاع وصادراته[1].

ويبين الجدول رقم( ٤٠ ) تطور الصادرات المصرية من الصناعات النسيجية.

جدول رقم ( ٤٧ )

تطور قيمة الصادرات المصرية من الصناعات النسيجية

(بالمليون جنيه)

| النشاط | ٩١/٩٠ | ٩٢/٩١ | ٩٣/٩٢ | ٩٤/٩٣ | ٩٥/٩٤ | ٩٦/٩٥ |
|---|---|---|---|---|---|---|
| منتجات الغزل والنسيج(١) | ٦٩٠٤ | ٧٧٣٨ | ٧٩٢١ | ٨٣٨٤ | ٩٠٠٧ | ٨٧٩١ |
| أجمالي النشاط الصناعي(٢) | ٣٩٦٧٨ | ٤٦٧٠٢ | ٥٤٨٣٣ | ٥٧٥٥٥ | ٦٥٥٦٠ | ٦٦٤٨١ |
| أجمالي النشاط الصناعي (بدون المنتجات البترولية)(٣) | ٢٥٨٣١ | ٢٩٦١٥ | ٣٦٣٣٢ | ٣٨٤٥٠ | ٤١٩٢٥ | ٤٣٠١٣ |
| ١ :٢(٪) | ١٧,٤ | ١٦,٦ | ١٤,٤ | ١٤,٥ | ١٣,٧ | ١٣,٢ |
| ١ :٣(٪) | ٢٦,٧ | ٢٦,١ | ٢١,٨ | ٢١,٨ | ٢١,٥ | ٢٠,٤ |

المصدر: الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، بيانات التجارة الخارجية أعداد مختلفة.

أما تطور الصادرات المصرية من الصناعات النسيجية من الناحية الكمية فيعرضه الجدول التالي:

---

[1] البنك الاهلى المصرى، الصناعات النسيجية فى مصر، النشرة الاقتصادية، العدد الرابع المجلد الخمسون، ١٩٩٧، ص ١١، ١٢.

جدول رقم ( ٤٨ )

تطور كمية الصادرات المصرية من الصناعات النسيجية

(بالألف جنيه)

| البيان | ١٩٩٢ | ١٩٩٣ | ١٩٩٤ | ١٩٩٥ | ١٩٩٦ |
|---|---|---|---|---|---|
| غزل القطن | ٨٢٠ | ٧٢١ | ١٢٨ | ١٠٣٩ | ٦٥٧ |
| أقمشة قطنية | ٢٣٧ | ٢٧٢ | ٤٠٩ | ٣٧١ | ٣٠١ |
| ملابس جاهزة | ٦١٩ | ٧٤٢ | ٧٧٧ | ٨٥٧ | ٨١٢ |
| جملة الصادرات النسيجية(١) | ١٦٧٦ | ١٧٣٥ | ١٣١٤ | ٢٢٦٧ | ١٧٧٠ |
| جملة الصادرات المصرية(٢) | ١٠١٧١ | ١٠٤٦٤ | ١١٧٥٧ | ١١٧٠٤ | ١٢٠٠٤ |
| جملة الصادرات بدون وقود(٣) | ٥٧٦٠ | ٥٢٨٦ | ٧٢٤٠ | ٧٤٠٠ | ٦٣١٩ |
| ١ :٢(٪) | ١٦,٥ | ١٦,٦ | ١١.٢ | ١٩,٤ | ١٤,٧ |
| ١ :٣(٪) | ٢٩ | ٣٢,٨ | ١٨ | ٣٠,٦ | ٢٨ |

المصدر: الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء،بيانات التجارة الخارجية أعداد مختلفة.

ويتضح تواضع كميات المنسوجات والملابس بالقياس إلى أجمالي كميات الصادرات المصرية، حيث أن المنسوجات والملابس تصنف على أنها بضاعة عامة، التي إحدى سماتها ارتفاع قيمتها بالقياس إلى وزنها.

ويخضع هذا القطاع لاتفاق المنسوجات والملابس التي بمقتضاها سيتم تحريره تدريجيا خلال عشر سنوات من تاريخ سريان الاتفاقية،على النحو الذي سبق تفصيله.

وبالرغم من أن مجموعة منتجات الملابس والمنسوجات تحظى بأقل نسبة تخفيضات جمركية ألا أن العديد من الدراسات الدولية تشير إلى أن الدول النامية ومن بينها مصر مؤهلة للاستفادة من هذه الاتفاقية حيث تمكنها من زيادة صادراتها بنسب تتراوح بين ١٠-٣٦٪[١]،بل أن إحدى تلك

---

[١] جمال زروق،آثار دورة اوروجواى على البلاد العربية، منشور فى سعيد النجار(محرر)مرجع سبق ذكره،ص ١١٨.وللوقوف على نماذج من الدراسات الدولية التي ترى استفادة الدول النامية من هذا الاتفاق انظر على سبيل المثال:-

General Agreement on Tarrifs & Trade, Demand, Production, and Trade in Textiles & Clothing, Statistical Report by the Secretriat ( Geveva: GATT,1993).

-Hertel , T.& Others , Liberalizating Manufactures a World Bank Conference, The Uruguay Round & the Developing Economies , January 26 – 27 , 1995.

الدراسات ترى أن مصر ستجنى فوائد كثيرة من هذه الاتفاقية،وذلك تأسيسا على إنها تواجه حصة إلزامية فى أسواق الولايات المتحدة والاتحاد الأوربي اللذين يستوعبان نحو ٥٠٪ من الصادرات الملابس والمنسوجات المصرية[1].ألا أن الباحث المتأني يستطيع أن يلمس خطل هذا الرأي وذلك فى ضوء الحقائق التالية:

أ – الصادرات النسيجية المصرية تدخل دول الاتحاد الأوربي معفاة من الضرائب الجمركية،وهي وان كانت تخضع لنظام الحصص ألا أن هذه الحصص تمثل حدا مضمون تصديره، وبالتالى فمن شأن إلغاء هذه الحصص أن يلغى فرصة المعاملة التفضيلية التي تحظى بها مصر فى إطار النظام العام للافضليات.

ب – زيادة المنافسة من دول ذات مزايا تنافسية مرتفعة مثل دول جنوب شرق أسيا،بل ومن دول شرق ووسط أوربا التي تسعى إلى اتفاقيات مشاركة مع الاتحاد الاوربي،ومن المحتمل أن تفضي إلى إنشاء مناطق حرة[2].

ج – بل أن المنافسة قد تأتى من داخل الدول المستوردة حيث أن الاتفاقية تقوم على الإلغاء التدريجي لنظام الحصص لمدة عشر سنوات كفترة انتقالية ،وهى فترة كافية تسمح بأن تقوم الدول الصناعية المستوردة بدخول مجال إنتاج هذه السلع على أسس تنافسية[3].

ء – هذا بالإضافة إلى أن هذه الصناعة فى مصر تعج بالمشكلات التي تعوق زيادة مقدرتها التنافسية منها:

- المشكلات الناجمة عن تطبيق برنامج الإصلاح الاقتصادي مثل ارتفاع أسعار القطن الخام بعد تحرير أسعاره، وارتفاع أسعار الفائدة بالمقارنة بالعديد من الدول المنافسة.
- كثرة أعباء الرسوم والضرائب .
- تقادم الأصول الإنتاجية وعدم الاستغلال الأمثل للمتاح منها مما أدى إلى ارتفاع نسب الفاقد.
- عدم توافر الخبرات الفنية والتسويقية وبالتالى عدم القدرة على تطوير الإنتاج بما يلائم الأسواق الخارجية.

---

-Yong Y., The Impact of MFA Phasing out on the World Clothing & Textiles Markets,(Canberra : National Center for Development Studies, 1993).

[1] ناهيد كرماني،ورورباشاندا، دورة اوروجواى والتجارة الدولية فى المنسوجات والملابس،منشور فى سعيد النجار(محرر)مرجع سبق ذكره،ص٢٠٨ – ٢٠٩.

[2] المصدر سالف الذكر مباشرة ، ص ٢٠٩.

[3] منظمة العمل العربية، مرجع سبق ذكره، ص ١٢١.

- صعوبات التصدير في ضوء القيود الجديدة التي تفرضها الدول المستوردة مستندة في ذلك إلى قواعد اتفاقية الجات ذاتها مثل : قواعد المنشأ والإغراق . . .الخ.

وفي ضوء ما تقدم فان رجال هذه الصناعة في مصر لايرون أن لديهم القدرة على المنافسة الخارجية بل اكثر من ذلك فهم يخشون من تطبيق اتفاق المنسوجات والملابس حيث يتوقعون عدم قدرتهم على المنافسة داخليا حال تطبيقه الأمر الذي دفعهم إلى المطالبة بتأجيل بدء تطبيق المرحلة الثانية التي حل موعدها مع مطلع عام ١٩٩٨ على أن يتم تنفيذها مع المرحلة التالية[١].

ويستفاد من ذلك أن قطاع المنسوجات والملابس لن يتمكن من زيادة صادراته .خاصة إذا أخذنا في الاعتبار محاولات الدول الصناعية المتقدمة الالتفاف حول قواعد اتفاقية تحرير تجارة المنسوجات والملابس بأساليب متعددة منها ادعاء تعرضها للإغراق[٢]. بل يخشى من تراجع الصادرات من المنسوجات و الملابس المصرية،بل و اكثر من ذلك، زيادة واردات مصر من المنسوجات والملابس تحت تأثير اتفاق المنسوجات والملابس المتضافر مع اثر برنامج الإصلاح الاقتصادي[٣]،ولعل خير

---

[١] البنك الاهلي المصري،مرجع سبق ذكره، ص ١٦ – ١٧.

[٢] تتعسف دول الاتحاد الاوروبي والولايات المتحدة في استخدام دعاوى الاغراق للحد من صادرات المنسوجات المصرية – على الرغم من تواضعها– فهناك قضية القمصان المصرية الشهيرة للولايات المتحدة،وقضية الملاءات المصرية وقضية المنسوجات القطنية الخام بالاتحاد الاوروبي ،وتجدر الاشارة إلى التشدد في مواجهة الشركات المصرية،حيث اهدرت المستندات المقدمة منها في قضية الملاءات،كما نظرت قضية المنسوجات القطنية الخام ثلاث مرات،وفي كل مرة تبرأ ساحة المنتجات المصرية من الاغراق،إلا أن الجهات الشاكية تطلب إعادة نظر الدعوى،ويستجاب لطلبها ويفرض رسم إغراق على المنتجات المصرية. للوقوف على مزيد من التفاصيل انظر: البنك الاهلي المصري،الاغراق حجره عثرة تعوق تنامي الصادرات المصرية، النشرة الاقتصادية ،العدد الثالث، المجلد الحادي والخمسون،١٩٨٨،ص ٧ : ٨.

[٣] قارن د.محمد عبد الواحد محمد،آثار جولة اوروجواى للجات على ميزان المدفوعات المصرى: تحليل قياس،مصر المعاصرة،العدد ٤٤٤، أكتوبر ١٩٩٦،ص١٩.وقارن أيضا : د. السيد دهموش، تقرير حول الصناعات النسيجية واتجاهاتها المستقبلية، مقدم إلى المجلس الاقتصادي والاجتماعي في الدورة ٥٤،جامعة الدول العربية– الأمانة العامة للشئون الاقتصادية،القاهرة،١٩٩٤،ص ٣٨–٤٢ .وأيضا:د. جمعة محمد محمد عامر،ورقة عمل بشأن أهم مقررات الوثيقة النهائية لاتفاقية "الجات" مابعد جولة اوروجواى وموقف حسابات المنافع والتكاليف للاقتصاديات العربية، مجلة البحوث التجارية لكلية التجارة جامعة الزقازيق،السنة السابعة عشرة،يوليو ١٩٩٥،المجلد السابع عشر العدد الثاني، ص ١٧١–١٧٢.

– هالة صالح محمد، اثر اتفاقيات دورة اوروجواى على صادرات الصناعات النسيجية في مصر(١٩٧٤ – ١٩٩٧)،رسالة دكتوراه غير منشورة، معهد البحوث والدراسات العربية،١٩٩٩،ص ١٧٠– ١٧٥.

برهان على صحة هذا التحليل تراجع قيمة وكمية الصادرات المصرية من المنسوجات والملابس عقب تطبيق المرحلة الأولى لهذا الاتفاق، وذلك على النحو الموضح بالجدولين السابقين.

وكنتيجة عامه فان الزيادة في الصادرات المصرية من السلع الزراعية و المنسوجات والملابس التي يمكن إن تغتنمها مصر من بروتوكول السلع ستكون محدودة كما أن فرصة زيادة الصادرات من السلع الزراعية أو الصناعية محدودة للغاية حيث أن الإنتاج المحلى من معظم السلع الزراعية والصناعية لا يفي باحتياجات الاستهلاك المحلى، وفى قلة قليلة من تلك السلع يترك فائضا هزيلا للتصدير ، وهذا الفائض متناقص سنويا كما يتبين من الجدولين التاليين.

جدول رقم ( ٤٩ )

## نسبة تغطية اهم المنتجات المحلية لاجمالي الاستهلاك

### ١- المنتجات الزراعية

| | ١٩٩٧/٩٦ | | | ١٩٩٨/٩٧ | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | انتاج محلي | اجمالي الاستهلاك+ | نسبة التغطية ٪ | انتاج محلي | اجمالي الاستهلاك+ | نسبة التغطية ٪ | نسبة التطور الانتاج المحلي | نسبة تطور الاستهلاك المحلي |
| **مجموعة الحبوب** | | | | | | | | |
| قمح | ٥٧٣٥ | ١٠٩٤٩ | ٥٢,٤ | ٥٨٤٩ | ١٠٩٥٣ | ٥٣,٤ | ١,٠٢ | ١ |
| شعير | ٨٤ | ١٢٧ | ٦٦,١ | ١٢٦ | ١٣٧ | ٩٢ | ١,٥ | ١,٠٧ |
| ذرة شامية | ٥٨١٠ | ٧٤٦٨ | ٧٧,٨ | ٥٨٤٦ | ٨٣٣٧ | ٧٠,١ | ١ | ١,١١ |
| ذرة رفيعة | ٨٣٤ | ٨٠٩ | ١٠٣,١ | ٧٦٦ | ٧٤٣ | ١٠٣,١ | ٠,٩ | ٠,٩ |
| ارز شعير | ٤٨٩٧ | ٣٩٤٣ | ١٢٤,٢ | ٥٤٨٦ | ٤٩٧٣ | ١١٠,٣ | ١,١٢ | ١,٠٢ |
| **مجموعة البقوليات** | | | | | | | | |
| فول | ٤٤٢ | ٤٧٦ | ٩٢,٩ | ٤٤٥ | ٤٤٨ | ٩٩,٣ | ١ | ٠,٩ |
| عدس | ٥ | ٦٣ | ٧,٩ | ٢٢ | ٧٩ | ٢٧,٨ | ٤.٤ | ١,٢ |
| بقوليات اخرى | ٤٤ | ٤٤ | ١٠٠ | ٢٠ | ٤١ | ٤٨,٨ | ٠,٤٥ | ٠,٩ |
| **مجموعة الألياف** | | | | | | | | |
| قطن زهر | ٩٧٧ | ٩٧٧ | ١٠٠ | ٩٤٤ | ٩٤٤ | ١٠٠ | ٠,٩٦ | ٠,٩ |
| كتان (قش) | ٧١ | ٦٥ | ١٠٩,٢ | ٧٨ | ٧٨ | ١٠٠ | ١.١ | ١,٢ |
| تيل | ٦ | ٦ | ١٠٠ | ٦ | ٦ | ١٠٠ | ١ | ١ |
| **مجموعة الحاصلات السكرية** | | | | | | | | |
| قصب السكر | ١١٩٢٥ | ١١٨٠٠ | ١٠١,١ | ١١٧٧٨ | ١١٦٥٥ | ١٠١,١ | ٠,٩٨ | ٠,٩٨ |
| بنجر سكر | ١١٦٣ | ١١٤٠ | ١٠٢ | ١٣١٠ | ١٢٩٣ | ١٠١,٣ | ١,١٢ | ١.١ |
| **مجموعة الحبوب الزيتية** | | | | | | | | |
| فول سوداني | ١٢٥ | ١١٥ | ١٠٨,٧ | ١٢٦ | ١١٨ | ١٠٦,٨ | ١ | ١,٠٢ |
| سمسم | ٣٧ | ٦٨ | ٥٤,٤ | ٣٣ | ٧٣ | ٤٥,٢ | ٠,٨٩ | ١,٠٧ |
| عباد الشمس | ٢٦ | ٤١ | ٦٣,٤ | ٢٤ | ٣٨ | ٦٣,٢ | ٠,٩ | ٠,٩٢ |
| فول صويا | ٤٠ | ١٩٠ | ٢١,١ | ٣٥ | ٢٠٥ | ١٧,١ | ٠,٨ | ١,٠٧ |
| بذرة كتان | ١٥ | ٢٤ | ٦٢,٥ | ٢٤ | ٢٦ | ٩٢,٣ | ١,٦ | ٠,٤ |
| بذرة قطن | ٥٣٠ | ٥٢١ | ١٠١,٧ | ٥٨٩ | ٥٨٩ | ١٠٠ | ١.١ | ١.١ |
| **مجموعة الخضر و البصل** | ١٧٢١١ | ١٥٨٦٢ | ١٠٨,٥ | ١٧٧٢٢ | ١٦٣١١ | ١٠٨,٧ | ١,٢ | ١,٠٣ |
| **مجموعة الفاكهة و النخيل** | ٦٢٧٠ | ٥٦٣٠ | ١١١,٤ | ٦٧٤٣ | ٦٢٠٣ | ١٠٨,٧ | ١,٠٧ | ١.١ |
| **الانتاج الحيواني** | ٤١١٩ | ٤١٦٢ | ٩٩ | ٤٢٥٤ | ٤٢٩٧ | ٩٩ | ١,٠٣ | ١,٠٣ |
| **الانتاج السمكي** | ٤٠٠ | ٥٣٦ | ٧٤,٦ | ٤١٥ | ٥٤٥ | ٧٦ | ١,٠٣ | ١,٠١ |

المصدر : البنك المركزي المصري .المجلد الثامن و الثلاثون , العدد الرابع عام ٩٨/٩٧ ص ١١٠

العمودين الاخيرين من احتساب الباحث

الاستهلاك المحلي يشمل العائلي و الحكومي و مستلزمات الانتاج

جدول رقم ( ٥٠ )

نسبة تغطية اهم المنتجات المحلية لاجمالي الاستهلاك

٢-المنتجات الصناعية

| | ١٩٩٧/٩٦ | | | ١٩٩٨/٩٧ | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | انتاج محلي | اجمالي الاستهلاك + | نسبة التغطية ٪ | انتاج محلي | اجمالي الاستهلاك+ | نسبة التغطية ٪ | نسبة التطور للانتاج المحلي | نسبة تطور الاستهلاك المحلي |
| الصناعات الغذائية منها : | | | | | | | | |
| سكر مكرر | ١٢٣١ | ١٧١٦ | ٧١,٧ | ١٣٥٣ | ١٤٤٥ | ٩٣,٦ | ١.١ | ٠,٨ |
| دقيق قمح وذرة و شعير | ١٣٤٨ | ١٣٧٠٢ | ٩٨,٤ | ١٦٣٨٠ | ١٦٤٦٩ | ٩٩,٥ | ١,٢ | ١,٢ |
| ارز مضروب | ٧ | ٢٣٨٢ | ١١١,٣ | ٢٣٢٠ | ٢٦٧١ | ١٢٤,٣ | ١,٣ | ١,١٢ |
| خضر و فواكهة محفوظة | ٢٦٥٢ | ٣٧ | ١٦٧,٦ | ٦٥ | ٤٠ | ١٦٢,٥ | ١,٤ | ١,٠٨ |
| زيت طعام | ٦٢ | ٥٨٣ | ٢٠,١ | ١٥٠ | ٦٨٥ | ٢١,٩ | ١,٣ | ١,٢ |
| مسلي صناعي | ١١٧ | ١٤٢ | ٩٨,٦ | ١٤٨ | ١٥٤ | ٩٦,١ | ١,٠٥ | ١,٠٨ |
| لحوم طازجة | ١٤٠ | ٧٧٩ | ٨٦,٥ | ٧٢٤ | ٨٣٢ | ٨٧,٠ | ١,٠٧ | ١,٠٦ |
| | ٦٧٤ | | | | | | | |
| صناعة الغزل و النسيج منها: | ٣٦٥ | ٢٤٠ | ١٥٢,١ | ٣٥٥ | ١٩٠ | ١٨٦,٨ | ٠,٩ | ٠,٨ |
| القطن الشعر | ٣٢٥ | ٢٢٥ | ١٤٤,٤ | ٢٧٥ | ٢١٣ | ١٢٩,١ | ٠,٨ | ٠,٩ |
| غزل القطن | ١٩٣ | ٨٨ | ٢١٩,٣ | ٢٠٤ | ١٠٧ | ١٩٠,٧ | ١,٠٦ | ١,٢ |
| ملابس جاهزة و كوفرتات | | | | | | | | |
| الصناعات الكيماوية منها | ١٩٨٠ | ٢١٥٨٥ | ٩١,٧ | ٢١٦٠٠ | ٢٢٨٠٠ | ٩٤,٧ | ١,٠٩ | ١,٠٥ |
| الاسمنت | ٠ | ٧٧٠٧ | ١٠٣,٩ | ٨٣١٥ | ٧٩٤٩ | ١٠٤,٦ | ١,٠٤ | ١,٠٣ |
| اسمدة ازوتية و فوسفاتيه | ٨٠١٠ | | | | | | | |
| الصناعات المعدنية منها: | | | | | | | | |
| حديد تسليح | ٢١٠٠ | ٢٥٥٧ | ٨٢,١ | ٢٤١٥ | ٢٨٢٥ | ٨٥,٥ | ١,١٥ | ١.١ |
| معدن الالمونيوم | ١٨٠ | ٨٠ | ٢٢٥,٠ | ١٧٠ | ٨٥ | ٢٠٠,٠ | ٠,٩ | ١,٠٦ |
| الصناعات التعدينية منها : | | | | | | | | |
| خام الفوسفات المركز | ١٢٦٠ | ١٢٦٠ | ١٠٠,٠ | ١٤٥٠ | ١٤٥٠ | ١٠٠,٠ | ١,١٥ | ١,١٥ |
| زجاج مسطح و منقوش | ٤٣ | ١٥٠ | ٢٨,٧ | ٤٥ | ١٧١ | ٢٦,٣ | ١,٠٤ | ١,١٤ |
| الصناعات الهندسية منها | | | | | | | | |
| الات غير كهربائية | ٥٩٥ | ٢١٠٠ | ٢٨,٣ | ٧١١ | ٢٢٠٨ | ٣٢,٢ | ١,٢ | ١,٠٥ |
| الات كهربائية | ٣٦٤٠ | ٦٨٠٦ | ٥٣,٥ | ٤٠١٨ | ٧٣٣٨ | ٥٤,٨ | ١.١ | ١.١ |
| وسائل النقل | ٥٠٦١ | ٦٥١٢ | ٧٧,٧ | ٥٣٠٧ | ٥٤٢٤ | ٩٧,٨ | ١,٠٤ | ٠,٨ |

نفس مصدر الجدول السابق , ص ١١١. العمودين الاخرين من احتساب الباحث.

يتضح مما تقدم إن الزيادة المحدودة فى الصادرات المصرية التى قد تنجم عـــن بروتكـــول السلع لن تكون ذات تأثير كبير على الطلب على السفن التي تنقل هذه النوعيات من البضـــائع وذلك بالنظر إلى إن التجارة المنقولة بحـــرا في مصر تتصف بألها تسير في اتجاه واحـــد تقريبا One Legلان الصادرات تبلغ نحو ثلث الواردات .

كما أن الأسطول الوطني يقوم بنقل نحو ١,٣٦ من الصادرات المصرية المنقولة بحرا منـها ٠,٠٧٪ على السفن الوطنية المملوكة ، ١,٢٩٪ على سفن مستأجرة . على النحو سالف الاشـارة اليه.

## الخلاصـــــــــــة:

تتمثل أهم الصادرات المصرية فى البترول،والصـــادرات الزراعيـــة،الملابـــس والمنسوجات.

بالنسبة للبترول: فانه لن يتأثر باتفاقية الجات لكونها لا تشمله،الا إن تحرير التجـــارة السلعية سيؤدى الى زيادة الطلب على البترول فى حالة زيادة النشاط الاقتصادي نتيجـة التحرير.

ومن جهة أخرى فان بقاء البترول خارج الجات يؤدى الى خضوعـــه للقيـــود الكمية والتعريفية،كما إن اتفاقية الجات تمارس آثارا سلبية على الصـــادرات البتروليـة كنتيجة لضياع فرصة الاستفادة من المزايا الناتجة من اتفاقيـــة لومـــى والنظـــام العـــام للتفضيلات.

وتتوقف النتيجة النهائية على مدى قوة الآثار السلبية والإيجابية،ونتحفظ علـــى نتائج الدراسات التى تتوقع زيادة الصادرات المصرية من البترول وذلك تأسيسا علـــى توازن الطلب والعرض العالمي وتوقع استمرار ذلك حتى عام ٢٠١٠.لا يقوم الأســطول البحري المصري بنقل صادرات البترول، وانما يقتصر نشاطه على النقل الساحلي،وبالتالي فلا يوجد تأثير على الطلب على ناقلات البترول فى حالة زيادة او نقص الطلب علـــى البترول كنتيجة للاتفاقية.

إلا انه تجدر الإشارة الى إن الناقلات المصرية كلها تجاوزت العمر الافتراضي وبالتالي تحتاج الى إحلال وتجديد.

بالنسبة للصادرات الزراعية المصرية فقد تعددت القياسات والتوقعات إلا إن الواقع يؤكد إن تحرير التجارة الدولية في السلع الزراعية لن يؤدى الى زيادة الصادرات الزراعية المصرية،وذلك لان معظمها يصدر الى الدول العربية وهي أسواق حرة،أما بالنسبة للصادرات المصرية الزراعية لأوروبا واليابان، فقد يؤدى التحرير الى زيادتها ولكن بنسب محددة للغاية.

اما المنسوجات والملابس:

فبالرغم من إن الدراسات تتوقع استفادة مصر من اتفاق الملابس والمنسوجات وامكانية زيادة صادراتها بنسبة تصل الى ٣٦٪،إلا إن الواقع اثبت عدم صحة هذه التنبؤات.وبصفة عامة فان مصر لن تتمكن من زيادة صادراتها من السلع الصناعية أو الزراعية استنادا الى إن الاستهلاك المحلي يتزايد بسرعة اكبر من زيادة الناتج،وبالتالي ففي معظم السلع فهو لايفي باحتياجات السوق المحلي أوفي احسن الأحوال يترك هامش ضئيل للتصدير.

وحيث إن السفن المصرية تعمل بنظام One Leg لزيادة الواردات عن الصادرات،وحيث أنها تقوم بنقل نسبة لا تتعدى ١,٣٩٪ من الصادرات المصرية،وحيث إن احتمالات زيادة الصادرات السلعية المصرية كنتيجة للتحرير محدودة،فان الأثر على الطلب على السفن لأغراض التصدير سيكون محدودا.

ولكن ماذا عن اثر تحرير التجارة السلعية على كمية الواردات المصرية، هذا هو موضوع المبحث التالي.

# المبحث الثالث

## آثار تحرير التجارة الدولية فى السلع على كمية الواردات المصرية

تبين ف المبحث السابق مدى ضآلة اثر تحرير التجارة الدولية ف السلع على كمية الصادرات المصرية، وبالتالى فلن يكون هناك اثر يذكر على النقل البحرى المصرى، خصوصا ف ظل عدم التوازن التجارى الناجم عن زيادة الواردات السلعية عن الصادرات السلعية وما يترتب عليه من وجود فراغات كبيرة ف السفن المصرية من جهة،وقلة وضآلة نسبة ما تحمله تلك السفن من الصادرات المصرية.

وحتى تكتمل اجزاء الصورة فأن الامر يتطلب دراسة أثر تحرير التجارة الدولية ف السلع على كمية الواردات المصرية. وهذا ما يستهدفه المبحث الحالى،وسنعرض لذلك ف النقاط التالية:

١ – الأثر على كمية الواردات المصرية من السلع الزراعية.

٢ – الأثر على الكميات المستوردة من السلع الاستهلاكية المعمرة.

٣ – الأثر على كمية الواردات من السلع الوسيطة.

٤ – الأثر على كمية الواردات المصرية من السلع الاستثمارية.

تتسم الواردات السلعية المصرية بالتزايد المستمر كما تتميز بالتركز ف عدد من السلع فالمتأمل لبيانات الجدول رقم ( ٤٣ )،يلمس التزايد المستمر للواردات السلعية المصرية،إذ تزايدت من ٢٥,٢ مليار جنيه عام ٩١،حيث بلغت ٥٦مليار جنيه عام ٩٨،أي بما يزيد عن الضعف خلال سبع سنوات أما من الناحية الكمية فقد تزايدت أيضا من نحو ١٤,٦مليون جنيه عام ٩٣ حتى بلغت نحو ٢٦مليون طن عام ١٩٩٧ ،أى شارفت على التضاعف خلال أربع سنوات فقط[١].

---

[١] تختلف بيانات الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء عن بيانات كل من بنك معلومات النقل البحري بوزارة النقل البحري،وأيضا بيانات مركز معلومات شركة النقل البحري، وحيث أن الأرقام الواردة ف المصدرين الأخيرين تزيد كثيرا عن البيانات الواردة بالمصدر الأول،فقد اعتمدنا على بيانات الجهاز لكونه هو الجهة الرسمية المنوط بها إصدار البيانات وللمقارنة انظر: وزارة النقل البحري،تقرير إحصائي عن وزارة النقل البحري ف الفترة ٨٦ /٨٧ –٩٤/٩٥،بنك معلومات النقل البحري .

أما التركيب السلعي للواردات المصرية فيتسم بالتركز الشديد سواء مـــن الوجهـــة النقديـــة أو الكمية،أما التركيب السلعي للواردات المصرية من الناحية الكمية فيعرضه الجدولين التالين:

---

وزارة النقل البحري،النشرة التحليلية،بنك معلومات النقل البحري العدد الرابع،أبريل ٩٨.

شركة النقل البحري،تحليل التجارة الخارجية المصرية،مركز المعلومات،غير منشور.

جدول رقم (٥٩)

التوزيع السلعى للواردات المصرية

وتطوره خلال الفترة ( ١٩٩٤ - ١٩٩٨ )

بالألف طن

| السنوات | ١٩٩٤ | | ١٩٩٥ | | ١٩٩٦ | | ١٩٩٧ | | ١٩٩٨ | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | الكمية | النسبة % | الكمية | النسبة % | الكمية | النسبة % | الكمية | النسبة % | الكمية | النسبة % |
| لحوم وطيور مجمدة | ١٥١ | ٠,٧٠% | ١١٣ | ٠,٥٣% | ٩١ | ٠,٣٦% | ٦٠ | ٠,٢٣% | ١٠٧ | ٠,٢٨% |
| أسماك مجمدة | ١٢٣ | ٠,٥٧% | ١٠٦ | ٠,٤٩% | ١٤٨ | ٠,٥٩% | ٦٠ | ٠,٢٣% | ١٧٦ | ٠,٤٦% |
| دقيق | ٣٧٦ | ١,٧٤% | ٢٧٩ | ١,٣٠% | ٤٦ | ٠,١٨% | ٧٠ | ٠,٢٧% | ١٤١ | ٠,٣٧% |
| فوسفات وبوكسيت وأسمدة وكبريت | ٢٣٣ | ١,٠٨% | ٤٧٣ | ٢,٢١% | ٧٨٣ | ٣,١١% | ٤٣٨ | ١,٧١% | ٣٩٩ | ١,٠٥% |
| أسمنت | ٣٦٧ | ١,٧٠% | ١٠٧٦ | ٥,٠٢% | ٢٢٧٦ | ٩,٠٣% | ٢٢٤٧ | ٨,٧٥% | ٣٤٩٢ | ٩,١٩% |
| سولار وبنزين وغاز البوتان | ١ | ٠,٠٠% | ٢٥ | ٠,١٢% | ٧١ | ٠,٢٨% | ٣٠٥ | ١,١٩% | ١٥٠٩ | ٣,٩٧% |
| قمح وذرة | ٨٦٢٠ | ٣٩,٩١% | ٧٤٩٤ | ٣٤,٩٧% | ٧٨٤٣ | ٣١,١٢% | ٧٤٨٠ | ٢٩,١٣% | ٨٤٧٤ | ٢٢,٣١% |
| أخشاب | ١٥١٥ | ٧,٠١% | ١٣٦٢ | ٦,٣٥% | ١٥٧٩ | ٦,٢٧% | ٩٩٢ | ٣,٨٦% | ٢٠٩٠ | ٥,٥٠% |
| فحم حجرى/كوك | ١٨٥٣ | ٨,٥٨% | ١٥٣٩ | ٧,١٨% | ١٨٨١ | ٧,٤٦% | ١٦٤٠ | ٦,٣٩% | ١٥٠٢ | ٣,٩٥% |
| زيوت نباتية سائلة | ٣٥٤ | ١,٦٤% | ٧٢١ | ٣,٣٦% | ٧٨٤ | ٣,١١% | ٧٥٥ | ٢,٩٤% | ٦٨٦ | ١,٨١% |
| نوعيات أخرى | ٨٠٠٤ | ٣٧,٠٦% | ٨٢٤٤ | ٣٨,٤٧% | ٩٦٩٨ | ٣٨,٤٨% | ١١٦٢٩ | ٤٥,٢٩% | ١٩٤٠٧ | ٥١,٠٩% |
| الإجمالى | ٢١٥٩٧ | ١٠٠,٠٠% | ٢١٤٣٢ | ١٠٠,٠٠% | ٢٥٢٠٠ | ١٠٠,٠٠% | ٢٥٦٧٦ | ١٠٠,٠٠% | ٣٧٩٨٣ | ١٠٠,٠٠% |

المصدر : تم إعداد الجدول بناء على بيانات الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء

## التوزيع الجغرافى للواردات المصرية

## وتطوره خلال الفترة ( ١٩٩٤ - ١٩٩٨ )

بالألف طن

| السنوات | ١٩٩٤ | | ١٩٩٥ | | ١٩٩٦ | | ١٩٩٧ | | ١٩٩٨ | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | الكمية | النسبة % | الكمية | النسبة % | الكمية | النسبة % | الكمية | النسبة % | الكمية | النسبة % |
| خط غرب أوروبا | ٩٤٤ | ٤,٣٧% | ٩٨٧ | ٤,٦١% | ١٠٤٩ | ٤,١٦% | ١٠٠٦ | ٣,٩٢% | ٩٩١ | ٢,٦١% |
| خط الشمال والبلطيق | ١٠٩٤ | ٥,٠٧% | ٩٤٨ | ٤,٤٢% | ١٦١٧ | ٦,٤٢% | ١٤٤٥ | ٥,٦٣% | ٢٠٤٠ | ٥,٣٧% |
| خط انجلترا | ٤٥٦ | ٢,١١% | ٤٥٥ | ٢,١٢% | ٣٦٨ | ١,٤٦% | ٣٤٥ | ١,٣٤% | ٤٠٦ | ١,٠٧% |
| خط أمريكا الشمالية | ٨٠٦٨ | ٣٧,٣٦% | ٨٩٥٨ | ٤١,٨٠% | ٨٧٢٩ | ٣٤,٦٤% | ٥٧٢٢ | ٢٢,٢٩% | ٧٦٤٩ | ٢٠,١٤% |
| خط الأدرياتيك | ٨٨٧ | ٤,١١% | ٨٥٦ | ٣,٩٩% | ١١٣٧ | ٤,٥١% | ٩٤٦ | ٣,٦٨% | ١٤٩٩ | ٣,٩٥% |
| خط البحر المتوسط | ١٤٧٦ | ٦,٨٣% | ١٥٦٣ | ٧,٢٩% | ٢٠٣١ | ٨,٠٦% | ٢٨٠٢ | ١٠,٩١% | ٣٢٨٧ | ٨,٦٥% |
| خط الهند | ٢٧٣ | ١,٢٦% | ٣٢٦ | ١,٥٢% | ٢٤٣ | ٠,٩٦% | ١٩٦ | ٠,٧٦% | ٣١٥ | ٠,٨٣% |
| خط البحر الأحمر | ٢٠١ | ٠,٩٣% | ٢٤٧ | ١,١٥% | ٦٣٢ | ٢,٥١% | ٨٦١ | ٣,٣٥% | ١٧٧٤ | ٤,٦٧% |
| خط البحر الأسود | ٢٠٠٢ | ٩,٢٧% | ٢٣٥٧ | ١١,٠٠% | ٢٨٨١ | ١١,٤٣% | ٤١١٨ | ١٦,٠٤% | ٤٠١١ | ١٠,٥٦% |
| خط الخليج العربى | ١٣٩ | ٠,٦٤% | ١٧٠ | ٠,٧٩% | ١٥٧ | ٠,٦٢% | ١٠٤ | ٠,٤١% | ١٢٥ | ٠,٣٣% |
| خط الشرق الأقصى | ٣٧٢٩ | ١٧,٢٧% | ١٣٠٧ | ٦,١٠% | ٢٩٦٣ | ١١,٧٦% | ٣٨٠٩ | ١٤,٨٣% | ٣٣٣٦ | ٨,٧٨% |
| خط شرق أفريقيا | ٤٢ | ٠,١٩% | ٩٤ | ٠,٤٤% | ٦٩ | ٠,٢٧% | ٧٣ | ٠,٢٨% | ٧٠ | ٠,١٨% |
| خط غرب أفريقيا | ٣ | ٠,٠١% | ٤ | ٠,٠٢% | ٥ | ٠,٠٢% | ٥ | ٠,٠٢% | ٤ | ٠,٠١% |
| خط أمريكا الجنوبية | ١٩١٥ | ٨,٨٧% | ١٣٣٢ | ٦,٢٢% | ١٨٩٧ | ٧,٥٣% | ٣٤١٢ | ١٣,٢٩% | ٤٠٢٩ | ١٠,٦١% |
| دول أخرى | ٣٦٨ | ١,٧٠% | ١٨٢٨ | ٨,٥٣% | ١٤٢٢ | ٥,٦٤% | ٨٣٢ | ٣,٢٤% | ٨٤٤٧ | ٢٢,٢٤% |
| الإجمالى العام | ٢١٥٩٧ | ١٠٠,٠٠% | ٢١٤٣٢ | ١٠٠,٠٠% | ٢٥٢٠٠ | ١٠٠,٠٠% | ٢٥٦٧٦ | ١٠٠,٠٠% | ٣٧٩٨٣ | ١٠٠,٠٠% |

المصدر : تم إعداد الجدول بناء على بيانات الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء

يتبين من الجدول الأول : ان سلع الصب الجاف تمثل النسبة الغالبة للواردات المصرية إذ تراوحت خلال الفترة ٩٤ – ٩٨ ما بين ٥٠ – ٦٠ ٪ من اجمالى كمية الواردات المصرية منها نسبة تتراوح ما بين ٢٢ – ٤٠٪ قمح وذرة. أما باقي سلع هذه المجموعة يندرج تحت مسمى سلع وسيطة أهمها أخشاب وتتراوح نسبتها ما بين (٤ – ٧٪) -فحم ( ٤ – ٩٪)،امـــا الفوسـفات وبوكسـيت وأسمدة،وكبريت ، أسمنت، حديد وصلب وتتراوح نسبتها ما بـين (١ – ٣٪)، ويضــاف إلى مجموعة السلع الوسيطة أيضـا الزيـوت النباتية والحيوانية والشحوم.والتي تتراوح نسـبتها من ٣ – ٥٪ من أجمالي كمية الواردات المصرية وبذا تبلغ نسبة واردات السلع الوسيطة نحو ربـع اجمالى كمية الواردات المصرية.

أما السلع الاستهلاكية غير المعمرة فأهمها السكر،والدقيق ونسبتهما حوالي ٥ –٦٪ من أجمـالي كمية الواردات.أما نوعيات البضائع الأخرى فتمثل نسبة تتراوح ما بين ٤٠ – ٥٠٪ من اجمـالى كمية الواردات المصرية وتتمثل ف:السلع الاستثمارية والتي تتضمن قاطرات عربات آلات حلـج ونسج، سيارات نقل البضائع، جرارات مجهزة ببكرات رافعة، مضخات سوائل، ضواغط هـواء، محركات انفجارية،آلات للحفر والتسوية، أجهزة كهربائية، والسلع الاستهلاكية المعمرة وتشـمل سيارات ركوب،وتليفزيونات[1].

ولتحليل اثر اتفاقية الجات على كمية الواردات المصرية سنتناول آثارها على المجموعات الآتية:

- سلع زراعية(قمح،وذرة، وسكر، وزيوت).
- سلع وسيطة.
- سلع استثمارية.
- سلع استهلاكية معمرة.

## ١ - *الأثر على كميات الواردات من السلع الزراعية:*

تعددت الدراسات التي حاولت تقدير اثر الاتفاقية على كميات الواردات المصرية مـن السلع الزراعية،وسنشير هنا إلى الدراسات المصرية السابق الاشارة إليها عند تحليل الأثـر علـى كميات الصادرات الزراعية.

---

[1] ربان/ احمد عبد الله الوكيل ومحمد محمد على ابراهيم ، مرجع سبق ذكره،ص ١٨.

*أ ـ دراسة معهد التخطيط القومي:*

باستخدام النموذج الرياضي السابق الاشارة إليه تتنبأ هذه الدراسة بانخفاض القمح بنحو ٣٪سنويا، أي حوالي ١٥٦٠الف طن وذلك تأسيسا على أن زيادة أسعاره عالميا ستؤدى إلى زيادة الإنتاج المحلى منه بنحو٦٪، كما سينخفض الاستهلاك المحلى بنسبة -٠,٧٧٪ سنويا أي بنحو ٧٦ الف طن سنويا وذلك خلال الفترة (١٩٩٥ - ٢٠٠٠).

أما السكر فقد توقعت الدراسة زيادة أسعاره بنحو ٢٨٪خلال الفترة (١٩٩٥ - ٢٠٠٠ ) أي بمعدل ٤,٦٧٪ سنويا،مما سيؤدى إلى زيادة الإنتاج المحلى بنسبة ٠,٨٪ سنويا أي حوالي ١٥ آلف طن سنويا وبالتالى سيكون الأثر سلبى على كمية الواردات من السكر حيث ستتناقص سنويا بمعدل ١,٢٪ أي بنحو ٧,٥ ألف طن سنويا خلال الفترة المذكورة.

أما الزيوت النباتية فقد توقعت الدراسة ارتفاع أسعارها عالميا بنسبة تصل إلى ٣٩٪، أي بمعدل ٦,٥ سنويا خلال الفترة (١٩٩٥ - ٢٠٠٠ )،وبالتالى سيزيد الإنتاج المحلى بنحو ٢,٥٪سنويا أي بنحو ٨,٥ ألف طن سنويا.

ونتيجة لارتفاع الأسعار المحلية ستنخفض كمية الاستهلاك بنسبة ١,٣٪، أي نحو٩,٥الف طن وبالرغم من ذلك فان كمية الواردات المصرية ستزداد بنسبة ٢٪سنويا أي بنحو ١١٠ألف طن سنويا[١].

*ب ـ دراسة وزارة الزراعة المصرية:*

سبق أن ذكرنا أن هذه الدراسة ترتكز على افتراضين أولهما ثبات الكميات مع تزايد السعر،وثانيهما تغير الكميات مع تغير الأسعار،وفى ضوء الافتراض الثاني تتوقع هذه الدراسة تزايد واردات مصر من القمح خلال الفترة (١٩٩٥ - ٢٠٠٠ )من ٤,١مليون طن لتصل إلى ٥,٣مليون طن،أما السكر فيتوقع أن تقل واردات مصر منه خلال ذات الفترة من ٠,٥٤مليون طن إلى نحو ٠,٤٨ مليون طن.

أما الزيوت النباتية فقد توقعت الدراسة انخفاض الكمية المستوردة منها من ١٧٢الف طن إلى نحو١٦١الف طن خلال ذات الفترة[٢].

---

[١] معهد التخطيط القومي،اثر التكتلات الاقتصادية على قطاع الزراعة المصرية،مصدر سبق ذكره،ص ٩٢ -٩٣

[٢] وزارة الزراعة ،مصدر سبق ذكره،ص ٩٦ -١٠٢.

وعلى ذلك فان الدراستين اختلفتا فى شأن اثر الاتفاقية على واردات مصر من القمح، أحدهما ذهبت إلى اتجاهاها إلى التناقص بينما ذهبت الأخرى إلى اتجاهاها إلى التزايد.

ولتحليل اثر بروتوكول السلع على واردات مصر من القمح والذرة،ينبغى أن نشير إلى أن خفض الدعم المحلى،ودعم الصادرات وتحويل القيود الكمية إلى تعريفة جمركية، من شأنه أن يؤدى إلى زيادة أسعار القمح والذرة عالميا.وبالتالى تتوقع انخفاض الطلب عليهما، وكما أن ارتفاع الأسعار العالمية سوف يزيد الإنتاج المحلى من هاتين السلعتين،حيث سيشجع دخول المنتجين الجديين مجال إنتاجهما.ومن ثم تضافر انخفاض الطلب المحلى مع زيادة الإنتاج المحلى بما يؤدى إلى قلة الكميات المستوردة من القمح والذرة،ألا انه يجب أن يؤخذ فى الاعتبار تزايد الطلب المحلى على القمح والذرة نتيجة الزيادة السكانية بما يؤدى إلى تلاشى الانخفاض فى الطلب عليهما تدريجيا[1].وبالتالى لا يتوقع حدوث اثر ملموس فى الطلب على ناقلات الحبوب الصب[2].

أما بالنسبة للسكر،فقد اتفقت الدراستان على انخفاض الكميات المستوردة منه ولكن بنسب محدودة للغاية لن تؤثر على النقل البحري.

أما بالنسبة للزيوت النباتية،فبالرغم من اختلاف الدراستين بشأنها إذ ذهبت إحداهما إلى زيادة الكمية المستوردة، بينما ذهبت الأخرى إلى تراجعها.الا أن المدى بينهما محدود للغاية (+٢%،-١,٢%)،وبالنظر إلى تواضع الكميات المستوردة فان هذا المدى لن يؤثر على النقل البحري تأثيرا محسوسا.

### ٢ - *الأثر على كميات السلع الاستهلاكية المعمرة المستوردة:*

سبق تحليل اثر الاتفاقية على الواردات من السلع الاستهلاكية غير المعمرة (حيث أن معظمها منتجات زراعية)أما السلع الاستهلاكية المعمرة وطبقا لبيانات الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء فان سيارات الركوب تمثل نحو ربع هذه النوعية من السلع،أما أجهزة التلفزيون فتمثل نحو ثمنها.وعموما فان الآثار المتوقعة على الكميات المستوردة ستكون محصلة لتفاعل الأثرين الآتين:

- زيادة الطلب:

---

[1] قارن : أيان جولدين،ومايلين خير الله،دورة أورجواي والتجارة الدولية فى المنتجات الزراعية وآثارها على البلدان العربية،منشور فى د.سعيد النجار(محرر)مرجع سبق ذكره،ص ١٦٨.

[2] تجدر الإشارة إلى أن معظم أسطول ناقلات الصب الجاف في مصر يحتاج إلى إحلال وتجديد.

وذلك كنتيجة للإنتاج كبير الحجم والتطور التكنولوجي وزيادة المنافسة مما يـــؤدى إلى خفــض التكلفة والأسعار من جهة،وكذا السياسات التسويقية العالمية التي ستحفز الطلب وتزيد من اثــر المحاكاة.

- انخفاض الطلب:

نتيجة تطبيق النمط الجديد للتقسيم الدولي للعمل،حيث يتوقع أن تقوم بعض الشــركات متعدية الجنسية بنقل بعض أنشطتها الإنتاجية إلى مصر،للاستفادة من رخـــص العمالــة،واعتبــار منتجاتها منتجات محلية،وبالتالى تعفى من الضرائب الجمركية . . . .الخ.كما هي الحال فى العديــد من نوعيات سيارات الركوب والأجهزة المعمرة،وبالتالى سيقل الطلب على الواردات من الســلع الاستهلاكية المعمرة،الا أن هذا الانخفاض فى الطلب على واردات هذه النوعية من السلع ســيزيد واردات السلع الوسيطة التي تدخل فى إنتاج هذه النوعية من السلع،وبالتالي سيكون الأثر النــهائي أما زيادة واردات السلع الاستهلاكية المعمرة تامة الصنع،أو زيادة واردات السلع الوسيطة الــتي تنتجها وفى هذه الحالة يمكن أن نتوقع زيادة الطلب على سفن البضائع العامة وسفن الحاويات.

### ٣ - *الأثر على كميات السلع الوسيطة:*

فى ضوء التقسيم الدولي الجديد للعمل،الذي يقوم على التفكك والتكامل الرأســـين فى ذات الوقت للعمليات الإنتاجية - على النحو المشار إليه تفصيلا فى الفصل الأول مــــن البــاب الأول- فأنه يتوقع زيادة الواردات من هذه النوعية من السلع،كما يفترض أيضا زيادتها فى غمــار عمليات تحرير التجارة الدولية وما يترتب عليها من انخفاض الضرائب الجمركية المفروضة عليـــها محليا من جهة وانخفاض أسعارها عالميا نتيجة المنافسة من جهة أخرى،وسيؤدى ذلك إلى زيادة إنتاج السلع النهائية التي يدخل فى إنتاجها هذه السلع الوسيطة،كما سيؤدى إلى زيادة الطلـــب علــى خدمات سفن البضائع العامة وسفن الحاويات.

### ٤ - *الأثر على كميات السلع الاستثمارية:*

يتنازع كميات السلع الاستثمارية المستوردة أثران:

*<u>الأثر الأول: اثر سالب:</u>*

ويتمثل فى زيادة أسعار تلك السلع نتيجة تطبيـــق قواعـــد اتفاقيـــة حقـــوق الملكيـــة الفكرية،الأمر الذي يؤدى إلى زيادة أسعار تلك السلع وبالتالى يؤدى إلى انخفاض الكميات المطلوبة منها.

ويلاحظ أن هذا الأثر ينسحب على السفن كسلعة استثمارية وخاصة تلك الـــتي يتـــم بناؤها فى ترسانات الدول المتخلفة،إذ أن هذه الترسانات تقوم بشراء تصميمـــات الســـفن مـــن ترسانات الدول المتقدمة والتي تغالي فى أثمانها،وتكلفة شراء هذه التصميمات تعتبر تكلفة ثابتة وتمثل نسبة كبيرة من التكلفة الإجمالية للسفينة.وبالطبع فان تطبيق قواعد اتفاقية حقوق الملكية الفكريـــة سيؤدى إلى زيادة أسعار هذه التصميمات.

***الأثر الثاني: اثر موجب :***

ويتمثل فى انخفاض أسعار السلع الاستثمارية الناجم عن الإنتاج كبير الحجم لهذه الســـلع وبالتالى تخفيض تكلفة إنتاجها من جهة، وزيادة المنافسة بين الدول المصدرة لها من جهة أخرى.

كما أن زيادة إنتاج السلع النهائية التي تنتجها السلع الرأسمالية المستوردة يتطلب زيادة الطلـــب عليها.

ويلاحظ أن اتفاقية اجراءات الاستثمار الأجنبية لن يكون لها اثر يذكـــر علـــى تدفـــق الاستثمار الأجنبي إلى مصر،وبالتالى على الطلب على السلع الاستثمارية،وذلك نظرا معظم القيـــود المطلوب التخلص منها فى هذه الاتفاقية،قد أزيل بالفعل فى إطار سعي مصـــــر لتحســـين المنـــاخ الاستثماري لجذب الاستثمارات الأجنبية،كما أن برامج الاستقرار والتكيـــف الهيكلـــي تكفـــل بالتخلص من باقي القيود.وبالتالى لا يتوقع أن يكون لهذه الاتفاقية اثر يذكر على كميات الســـلع الاستثمارية المستوردة.

وعلى ذلك فان محصلة الأثر الإيجابي والأثر السلبي ستكون ثبـــات نســـبي فى أســـعار وكميات السلع الاستثمارية المستوردة.

وعلى ذلك فان الأثر على كمية الواردات يتمثل فيما يلي:

- ثبات طلب القمح والذرة أي ثبات الطلب على حاملات الحبوب الصب.
- زيادة الطلب على السلع الاستهلاكية المعمرة والسلع الوسيطة، الآمر الذي يعنى زيادة الطلب على سفن البضائع العامة وسفن الحاويات.
- ثبات الطلب على السلع الاستثمارية وبالتالى ثبات الطلب على نوعيات السفن التي تنقلها.

ويلاحظ أن السفن المصرية التي تقوم بنقل ما نسبته ٢٠,٥٦٪من حجم الواردات المصرية المنقولة بحرا منها ٦,٧٪ على السفن المملوكة،١٣,٨٦٪على السفن المستأجرة على النحو الوارد بالجدولين رقمي ( ٣٣،٣٤ )سالف الإشارة إليهما.

كما يلاحظ أن السفن المستأجرة يتوقع زيادة إيجاراتها لزيادة حجم التجارة الدولية مما يترتب عليه آثارا غير محمودة على التجارة الخارجية المصرية وعلى رفاهية المستهلكين فى مصر، حيث غالبا ما يتمكن المستوردين من نقل عبء تلك الزيادة إلى المستهلكين وتحديدا محدودي الدخل،وذلك بالنظر إلى قلة مرونة طلبهم على السلع الضرورية المستوردة[١].

أي أن الأسطول المصري المملوك والمستأجر ينقل نحو خمس الواردات المصرية فقط، كما ان تركيبة الأسطول المصري تخلو من سفن الحاويات وعلى ذلك فأن الأمر يتطلب ضرورة اتباع سياسات تشغيلية تفعل دور الأسطول المملوك من أهمها ضبط تكاليف التشغيل وتخطيط برامج الصيانة الوقائية للحد من الإصلاح في ترسانات أجنبية.ووضع برامج للإحلال والتجديد، وتفعيل دور اتحادات الناقلين والشاحنين. كما يجب نقل الواردات – على الأقل الحكومية – على سفن مصرية،وهذا يتطلب اشتراط ان تكون الواردات بنظام (F OB )[٢].

كما انه من الأهمية بمكان تعزيز أسطول النقل البحري المصري بسفن حاويات، في مرحلة أولى نرى أن تكون من الروافد وذلك تجاوبا مع الاتجاه العالمي لتحوية البضائع وما ترتب عليه من تسهيل الاستفادة من وفورات الحجم وسرعة التداول وتطبيق نظام النقل متعدد الوسائط،لتحقيق سياسة من الباب الى الباب From Door To Door Policy .

كما انه في ضوء الاتجاه نحو إنشاء ميناء شرق بورسعيد كميناء محوري فأن الأمر يستوجب وجود سفن رافدية لنقل الحاويات إلي الموانئ الرافدية.

---

[١] للوقوف على تأثير مرونة الطلب والعرض على نقل عبء الزيادة فى النوالين انظر:

محمد محمد على إبراهيم، النقل والتجارة، مرجع سبق ذكره،ص ٢٠٥.

[٢] يلاحظ ان معظم السلع المستوردة في إطار برامج المعونة الأمريكية تشترط النقل على سفن أمريكية،وهذا معناه تحمل الدولة لتعريفة نقل مرتفعة،بالإضافة إلى التكلفة الاجتماعية المتمثلة في عدم استغلال الطاقة المتاحة بالأسطول الوطني.

## الخـــــــــلاصة:

إن تحرير التجارة الدولية فى السلع الزراعية والمتمثل فى خفض الدعــم المحلــى،ودعــم الصادرات وتحويل القيود الكمية إلى تعريفية،سيؤدى إلى زيادة أسعار القمح والذرة عالميا،وبالتــالى سيزيد الإنتاج المحلى نتيجة لدخول المنتجين الحديين مجال إنتاجهما،وبالتالى ستقل وارداقما، وهــذا الأثر الموجب.إلا أن هذا الأثر سوف يتلاشى نتيجة لزيادة الطلب الناتج عن الزيادة السكانية،على ذلك سيكون الأثر النهائي ثبات الطلب على ناقلات الحبوب الصب.كما ســتنخفض الكميــات المستوردة من السكر،ولكن بنسبة غير مؤثرة على النقل البحري.

أما واردات الزيوت النباتية فقد اختلفت التقديرات بشأنها،حيث تقدر بعض الدراســات اتجاهها للتزايد،بينما تتجه دراسات أخرى إلى أنها سوف تنخفض،إلا أن المدى بين التقديرين محدود وبالتالى فهو غير مؤثر على النقل البحري أيضا.

أما السلع الوسيطة والسلع المعمرة فيتوقع زيادتها نتيجة لزيادة الطلب عليها فى ضـــوء استراتيجية التفكك الرأسي والتكامل الرأسي والأفقي التي تتبناها الشركات متعدية الجنسية.

أما السلع الاستثمارية فيتنازعها أثران:

- اثر سالب: يؤدى إلى خفض وارداتها نتيجة تطبيق قواعد حقوق الملكية الفكرية بما يرفع مـــن أسعارها.
- اثر موجب يؤدى إلى انخفاض أسعارها وبالتالى زيادة وارداتها نتيجة للمنافسة،وبالتالى يتوقع أن يكون الأثر النهائي ثبات فى كميات السلع الاستثمارية المستوردة.

وفى ضوء أن الأسطول المصري المملوك والمستأجر ينقل فقط نحـــو خمــس الــواردات المصرية،فان الأمر يتطلب استخدام سياسات تشغيلية تمكن مـــن الاســتغلال الأمثــل لطاقاتــه المتاحة،وتبنى برامج للإحلال وتجديد سفن الصب الجاف، والاستثمار فى شراء سفن الحاويات على الأقل السفن الرافدية ،للاستفادة من وجود ميناء شرق التفريعة المحوري.

# المبحث الرابع

# آثار تحرير التجارة الدولية فى السلع

# على

# خدمات الموانئ والخدمات المعاونة

# وقناة السويس

عرضنا فى المبحثين السابقين آثار تحرير التجارة الدولية فى السلع على البضائع المصرية المنقولة بحرا الصادر منها والوارد. وحتى تكتمل اركان البحث فأن الامر يتطلب دراسة آثار تحرير التجارة الدولية فى السلع على خدمات الموانئ والخدمات المعاونة وقناة السويس. وبهذا يتحدد هدف هذا المبحث. وتحقيقا لهذا الهدف سيتناول هذا المبحث ما يلى:

- الأثر على خدمات الموانئ والخدمات المعاونة.
- الأثر على قناة السويس.

تعرف خدمات الموانئ والخدمات المعاونة بأنها الخدمات المتعلقة بالسفن أو بالبضائع بالميناء،وتمثل هذه الخدمات أهمية كبرى لقدرتها على توليد قيمة مضافة صافية،كما أنها تدر عائد مجزى على الاستثمار فيها اكبر من الذي يدره نشاط النقل البحري التقليدي.بل أنها يمكن أن تلعب دورا يحفز نشاط النقل البحري التقليدي بما يمكنه من قيادة قاطرة التنمية لما لها من آثار تشابكية وتكاملية مع الأنشطة الاقتصادية الأخرى.

وبالرغم من موقع مصر الجغرافي المتميز الذي يؤهلها لتكون مركزا عالميا لتأدية مختلف الخدمات للسفن كالتموينات والشحن والتفريغ والتخزين والإصلاح . . . الخ، إلا أنها حتى الآن لم تستفد الاستفادة المثلى من مميزات الموقع،ذلك بالمقارنة بميناء جبل على بدولة الإمارات العربية المتحدة الذي يضم ١٣٠٠ شركة عالمية تعمل فى مختلف الأنشطة الصناعية ويحتوى على ٩٧ رصيفا بحريا،٧,٥ مليون متر مربع كساحات تخزين، بالإضافة إلى مساحات أخرى لتخزين الحاويات ومخازن للمبردات،كما تقدم خدمات إصلاح حاويات وسفن،بحيث أصبح مركزا إقليميا

للتوزيع.كما أن سنغافورة تقدم خدمات مختلفة للسفن مثل التموينات والشحن والتفريغ والتخزين والحاويات تولد هذه الأنشطة ما يزيد عن ٥٪من دخلها القومي[١].

## اولا : الأثر على خدمات الموانئ والخدمات المعاونة:

ويمكن تقسيم خدمات الموانئ والخدمات المعاونةإلى ثلاثة اقسام:

### ١ – خدمات تتعلق بالسفن:

وتتمثل فى الخدمات الآتية:

أ ـ القطر والإرشاد والرباط والمساعدات الملاحية:

وهذه الخدمات تتعلق بإرشاد السفن لتسهيل دخولها وخروجها إلى ومن الميناء وتراكيها ورباطها على الرصيف،بما يكفل لها الامان والسرعة،وفى معظم الموانئ فان الخدمات القطر والإرشاد إجبارية،وفى مصر تتولى سلطات الموانئ القيام بهذه الخدمات لقاء تعريفات محددة.

أما عن اثر اتفاقية تحرير التجارة السلعية على هذه الخدمة فيمكن الحديث عن اثرين:

الأثر الأول وهو ناجم عن تأثير اتفاقية تحرير التجارة السلعية على كمية التجارة الخارجية المصرية تصديرا واستيرادا وهذا الأثر سيكون نتيجة ضعف تأثيرها على حفز الصادرات السلعية المصرية ـ أن لم يكن آثرها تثبيطها ـ أما أثرها على الواردات فينتظر أن تزيد الواردات على النحو السابق بيانه ولكن الأثر سيكون محدودا،حيث أن تلك الزيادة لن تؤدى إلى زيادة عدد السفن التي ترد للموانئ المصرية زيادة كبيرة.

أما الأثر الثاني : فينجم من تأثير اتفاقية تحرير التجارة السلعية على التجارة العالمية،فانه فى حالة التنبؤات التي ترى زيادة التجارة السلعية الدولية ونجاح مصر فى اجتذاب نصيب يعتد به من تجارة الترانزيت والاقطرمة فان عدد السفن التي تتردد على الموانئ المصرية سوف يتزايد، وبالتالى سيكون الأثر مواتيا على الموانئ المصرية.إلا أننا نسارع إلى التنبيه بأنه إذا ما تم تحرير خدمات النقل البحري،فان هذه الخدمة لن تؤدى إجباريا للسفن المترددة على الموانئ المصرية،كما أن من المحتمل أن يسمح للأجانب بمنافسة هيئات الموانئ المصرية فى تقديم تلك الخدمات، وهو ما يؤدى فى حالة

---

[١] مجلس الشورى،"النقل البحري فى مصر: حاضره ومستقبله أثره على التجارة الخارجية المصرية،مرجع سبق ذكره،ص ٤٥.

تحقق ذلك إلى التأثير سلبا على هيئات الموانئ المصرية،بل وربما خروجها من الســـوق (كليـا او جزئيا)اذا ما سمح للخطوط الملاحية الاجنبية بانشاء وادارة موانئ فى مصر

ب – خدمات صيانة واصلاح السفن:

وتشمل جميع أنشطة صيانة واصلاح السفن المترددة على الموانئ المصرية مـــن أعمـال الماكينات والكهرباء والسطح والبدن. ويوجد فى مصر مجموعة ترسانات لديها قـدرات مرتفعـة لتحقيق الصيانة والإصلاح للسفن المترددة على الموانئ المصرية وهذه الترسانات تتمثل فى:

I – فى ميناء الإسكندرية :توجد ترسانتين:

- ترسانة الإسكندرية: وهى مقامة على مساحة ٣٨ هكتار فى منطقة حيويـــة داخـل مينـاء الإسكندرية وتتوافر بها إمكانيات الصيانة والإصلاح حيث تضم أحواض تسع حمولات حـتى ٨٥الف طن،بالإضافة إلى مجموعة من الزقزقات،كما يمكنها بناء سفن عامة حمولة ١٣٠٠الف طن،وسفن صب حتى حمولة ٣٨الف طن.
- الشركة المصرية الصلاح وبناء السفن:وهى لديها قدرات على الإصلاح والصيانة حيث تمتلك حوضا عائما ولديها قزاقات وحوض جاف،كما أن لديها قدرة على بناء الوحدات البحريـة الصغيرة.

II – ميناء بورسعيد:

توجد به ترسانة تتبع هيئة قناة السويس ببور سعيد،ولديها طاقات تمكنها من بناء ســفن البضائع العامة ذات الحمولات الصغيرة،حيث أن بها أحواض للإصلاح والبناء بحد أقصى ٢٥الف طن.

III – ميناء السويس[1]:

توجد به ترسانة لاصلاح السفن وحفارات البترول،كما يتوافر به حوض حمولة ٥٥الف طن.

أما عن تأثير اتفاقية تحرير التجارة السلعية على هذه الخدمة فيمكن التميز بين آثرها على خدمـة البناء وخدمة الصيانة والإصلاح.

أ – الأثر على أنشطة البناء:

يمكن توقع زيادة الطلب على خدمة بناء السفن،خاصة وان العمر الافتراضي لمعظم سفن الأسطول المصرى قد جاوزت العمر الافتراضي،الأمر الذي يضعف موقفها التنافسي،حيث يصعب وفائها بمتطلبات السلامة الدولية.

---

[1] المرجع سالف الذكر مباشرة،ص ٥٢.

وبالرغم من وجود هذا الطلب،فانه من المحتمل عدم استفادة الترسانات الوطنية منه،وذلك لكـــون هذه الترسانات تعتمد على شراء تصميمات السفن من الترسانات العالمية،ومن المتوقـــع أن تزيـــد تكلفة هذه التصميمات فى ضوء اتفاقية حقوق الملكية الفكرية،يضاف إلى هذا ما تعانيه الترسـلنات المحلية من اختلال هياكلها التمويلية.وارتفاع التكلفة الثابتة،وعدم القدرة على المنافســـة الدوليـــة لتدنى مستويات الجودة والأداء.هذا فضلا عن عدم قدرتها على أجراء عمليات إحـــلال وتجديـــد تمكنها من المنافسة الدولية.فعلى سبيل المثال معظم معدات ترسانة الاسكندرية يرجـــع إلى ســـنة ١٩٠٢.باستثناء الحوض الجاف رقم ١ الذي يعود تاريخ إنشاؤه إلى الستينات، كما أن الـــورش والبنية التحتية فى حالة سيئة وبالتالى فان تشغيلها غير مربح[1].

ب – الأثر على أنشطة الصيانة والإصلاح :

إذا صدقت التنبؤات بزيادة حجم التجارة الدولية المنقولة بحرا كنتيجة للاتفاقية،الأمر الذي قـــد يؤدى إلى زيادة الطلب على نشاط الإصلاح والصيانة،ولكن يلاحظ أن هذا التحليل لايسرى على الترسانات المحلية،لعدم ملائمة أحواض الإصلاح كما وكيفا لنوعيات السفن المترددة على الموانـــئ المصرية،ولعدم توافر التخصصات الدقيقة فى تلك الترسانات،ولبطء معدلات عمليـــات إصـــلاح أجسام السفن،وعمليات الدهان،فضلا عن عدم توافر قطع الغيار الملائمة لعمليات الإصلاح كمـــا تجدر الاشارة إلى هذه العمليات يتم تحريرها فى إطار تحرير خدمات النقل البحري حيث سيـــسمح للأجانب بتقديم هذه الخدمات مما سيكون له اثر سلبى على الترسانات الوطنية.

ج – خدمات تموين السفن والتوريدات البحرية:

تتعلق هذه الخدمات بتزويد السفن باحتياجاتها من الوقود والزيوت والمواد الغذائية والميـــاه ..الخ وبالرغم من كثرة السفن التي تتردد على الموانئ المصرية وقناة السويس إلا أن مصر لم تستفد بعـــد الاستفادة المناسبة من تقديم هذه الخدمات بمايلائم موقعها فعلى سبيل المثال فان اسعار طن المازوت والسولار فى الموانئ المصرية غير تنافسى على النحو الموضح بالجدول رقم ( ٥٥ )،وبالتالى فانـــه حتى بفرض زيادة عدد السفن المترددة على قناة السويس والموانئ المصرية،كأثر مباشـــر لاتفاقيـــة تحرير التجارة الدولية فى السلع،فان ذلك شرطا ضروريا لزيادة الطلب على خدمات تموين السفن والتوريدات البحرية المصرية،ولكنه ليس شرطا كافيا.فلابد من الأخذ فى الاعتبار جودة الســـلع والخدمات المقدمة،ومدى ملائمة أسعار،ومراعاة ظروف المنافسة مع الموانـــئ الأخـــرى وتوافـــر

---

1 Dock & Harbour Authourity , World Survey of Port Projects: Volume 79, No.89, January,February,1999.

الخبرات التسويقية. فإذا ما روعيت هذه الاعتبارات فأنها يمكن أن تكون من عوامل جذب السفن إلى الموانئ المصرية.

مع ملاحظة احتمالات المنافسة الأجنبية فى هذا النشاط من داخل الموانئ المصرية،فى حالة تحرير خدمات النقل البحري والسماح للأجانب بممارسة هذا النشاط.

جدول رقم ( ٥٣ )

بيان مقارن بأسعار الوقود فى بعض موانئ البحر المتوسط

دولار

| الموانئ | الكمية بالطن | متوسط أسعار الطن | |
|---|---|---|---|
| | | مازوت | سولار |
| مصر | ٢٧١٤٠٠٠ | ١٠٦ | ٢٠٧ |
| روتردام | ٩٠٠٠٠٠٠ | ١٠٠ | ١٧٤ |
| الفوجيرة | ٧٠٠٠٠٠٠ | ١٠٦ | ٢١٥ |
| سنغافورة | ١٤٠٠٠٠٠٠ | ١٠٥ | ١٨٩ |

المصدر:مجلس الشورى، النقل البحرى المصرى: حاضره ومستقبله وأثره على التجارة الخارجية المصرية، ص ٥١.

### ٢ - *خدمات تؤدى للبضائع :*

وتتمثل هذه الخدمات فى الشحن والتفريغ،والتخزين، وهذه الأنشطة تتأثر باتفاقية تحرير التجارة الدولية فى السلع ولكن يمكن التمييز بين أثرين:

أ - الأثر الناجم عن التجارة الخارجية المصرية:

وهذا الأثر محدود للغاية لضعف اثر الاتفاقية على الصادرات ومحدودية أثرها على الواردات.

ب - الأثر الناجم عن التجارة العالمية:

ويتوقف هذا الأثر على قدرة السياسات الوطنية على اجتذاب تجارة الترانزيت والاقطرمة،فى ظل زيادة التجارة الدولية بتأثير الاتفاقية إذ يؤدى إلى ذلك مع زيادة الطلب على خدمات الشحن والتفريغ،وبصفة خاصة شحن وتفريغ الحاويات،وكذا زيادة الطلب على خدمات التخزين.ويلاحظ أن نصيب مصر من تجارة الحاويات الترانزيت متواضع على الرغم من وجود ثلاث موانئ مجهزة لاستقبال الحاويات،بل أن نصيبها فى تراجع مستمر خلال السنوات الثلاثة الماضية والتي شهدت

بداية سريان اتفاقية تحرير التجارة الدولية فى السلع والأغرب من ذلك انـــه لم تدخـــل الموانـــئ المصرية،سفينة حاويات Mother ship إي انه لا يوجد من بين مشغلي الخطوط الملاحيـــة مـــن ينظر إلى إي من الموانئ المصرية كموانئ محورية، بل فى نظرهم كموانئ رافديه.على النحو الســـابق بيانه فى المبحث الثالث من الباب الاول.

## ٣ – خدمات تؤدى للسفن والبضائع معا:

وتشمل خدمات الوكالة الملاحية،ووكلاء الشحن،والنقل البرى.

أ – خدمات الوكالة الملاحية ويقصد بخدمات الوكالة الملاحية،قيام الوكيل بكافة الأعمال المرتبطـة بالسفينة والبضائع المنقولة.

والأثر المتوقع من تحرير التجارة الدولية فى السلع على هذا النشاط،هو زيادة الطلب على هذه الخدمة كنتيجة لزيادة عدد السفن المترددة على الموانئ المصرية بافتراض النجاح فى اجتـــذاب سفن الترانزيت،مع مراعاة أن يطور الوكيل دورة بحيث يتمكن من مواكبة التطـــورات فى مجـــال النقل الدولي متعدد الوسائط، الأمر الذي يتطلب قيامه بمزاولة أنشطة متعهدي النقل الدولي متعدد الوسائط من غير مالكي السفن.مع ملاحظة ان السماح بنفاذ موردى الخدمة الأجـــانب للســـوق المصرى سيؤثر سلبا على مورديها المحليين.

ب – خدمات وكلاء الشحن:

يقوم وكلاء الشحن بترتيب حجز الفراغات على السفن لشحن البضائع،ويتطلب ذلـــك اتصالات بالشاحنين وملاك ومشغلي السفن،للوصول إلى افضل شروط نقل ســـواء مـــن حيـــث التعريفة أو الالتزام بتوقيتات الشحن والتسليم.وهذا الدور هام بالنسبة للشـــاحنين أو مشـــغلي السفن.فبالنسبة للشاحنين يقوم وكلاء الشحن بتجميع البضائع ومن خلال خبراقم يســـتطيعون الدخول بها فى أسواق الشحن والحصول على اقل تعريفات وافضل شروط نقل.أما بالنسبة لمـــلاك السفن فان وكلاء الشحن يلعبون دورا حيويا فى المعاونة فى ملأ فراغات السفن.كما يتزايد دورهم فى ظل تطور النقل الدولي متعدد الوسائط.ولمواجهة تكتلات ملاك السفن وتحالفتهم فان وكـــلاء الشحن أيضا يتجهون إلى التكتل والاندماج والتحالف.

والأثر المترتب على تحرير التجارة السلعية الدولية على هذه الخدمات مماثل للأثر على التوكيـــلات الملاحية.

ويلاحظ أن معظم هذه الخدمات كانت تؤدى فى إطار القطاع العام،إلا انـــه فى إطـــار سياســـة الاستقرار والتكيف الهيكلي،فقد تم تحرير غالبية هذه الأنشطة داخليا،حيث سمح للقطاع الخـــاص المصرى بمزاولة هذه الأنشطة بموجب القانون رقم ١ لسنة ١٩٩٨،الذي بموجبه حصل عدد ضخم من الشركات على تراخيص مزاولة أنشطة خدمات الموانئ والخدمات المساعدة خلال فترة وجيزة من مايو ٩٨ وحتى يناير ٩٩ بيانها كالآتي:

جدول رقم (٥٤)

بيان بالشركات الخاصة المصرية التى حصلت على تراخيص

مزاولة انشطة خدمات الموانئ والخدمات المساعدة خلال

الفترة من مايو ٩٨ حتى يناير ٩٩

| نوع النشاط | العدد |
|---|---|
| أعمال الوكالة الملاحية | ١٣٧ شركة. |
| أعمال الشحن والتفريغ الآلي للحبوب | ١٤ شركة. |
| أعمال الشحن والتفريغ الآلي للبضائع العامة | ١٤ شركة. |
| أعمال التخزين والمستودعات | ٣ شركات. |
| نشاط الحاويات | ٧ شركات. |
| أعمال الأشغال البحرية | ٢٢٩ شركة. |
| أعمال تموينات السفن | ٣٣١ شركة[1]. |
| الإجمالي | ٧٣٥ شركة. |

المصدر:مجلس الشورى، النقل البحرى المصرى: حاضره ومستقبله وأثره على التجارة الخارجية المصرية، ص ٥١.

وهكذا يتضح ضخامة عدد الشركات الخاصة المحلية المتصارعة على تأدية هذه الخدمـات مما يجعل قطاع الخدمات المساعدة للنقل البحري قطاعا مفتتا،فى الوقت الذي يتجه فيه المنافســـون الأجانب إلى التكتل والاندماج أو على الأقل التحالف،الأمر الذي يولد قناعات بان القطاع الخاص المصرى لن يقوى على مواجهة المنافسة الأجنبية حال تحرير هذه الخدمات.وتزداد هـــذه القناعـــة ترسخا إذا أخذنا فى الاعتبـــار تفـــوق المنافســـين الأجـــانب فى الجوانـــب الإداريـــة والماليـــة والتكنولوجية،وفى هذا ما يدعو إلى ضرورة إعادة تنظيم هذه الأنشطة قبـــل فتحـــها للمنافســـة

[1] مجلس الشورى،مرجع سبق ذكره،ص ٦٥.

الخارجية.وقبل ان ننهى هذا المبحث نعرض فى عجالة لأثر تحرير التجارة الدولية فى السلع على قناة السويس وذلك على النحو الآتى:

## *ثانيا :اثر الاتفاقية على قناة السويس:*

تشهد حركة الملاحة فى قناة السويس تراجعا منذ عام ١٩٩٠ سواء فى عدد السفن أو الحمولات.كما تغير هيكل حركة الملاحة خلال الفترة من ٩٠ – ٩٨،وقد انعكس ذلك على إيرادات رسوم المرور فى قناة السويس.فقد استمر الاتجاه العام فى أعداد ناقلات البترول التي مرت من قناة السويس خلال الفترة (٩٠ – ٩٨) صوب الهبوط بحيث اصبح عدد ناقلات البترول التي مرت من قناة السويس عام ٩٨ تمثل نحو ٥٨٪ من عددها عام ١٩٩٠.

ولم يقتصر الأمر على عدد ناقلات البترول،بل أن الاتجاه العام النزولى شمل أيضا محمولات الناقلات المارة بالقناة. حتى بلغت حمولات الناقلات المارة بقناة السويس عام ١٩٩٨ نحو ٥٧٪ من الحمولات التي عبرت عام ١٩٩٠.وبعد أن كانت حمولات البترول التي تستخدم قناة السويس تمثل نحو ٩٪ من أجمالي الحمولات البترولية العالمية عام ١٩٩٠،أصبحت تمثل ٤,١٪فقط عام ١٩٩٨،بل أنها بلغت ٣,٧٪ عام ١٩٩٧.

أما بالنسبة لباقي نوعيات السفن،فقد كان الاتجاه العام لاعداد السفن التي عبرت القناة نزوليا خلال ذات الفترة وان كان بدرجة اقل من أعداد الناقلات.إذ انخفضت أعدادها بنسبة ١٨,٩٪،أما حمولات فلم تنخفض بل زادت وان كانت بمعدل منخفض ١٧,٧٪أي بمتوسط اقل من ٢٪سنويا.ومع ذلك فقد تدهور نصيبها النسبي من الحمولات العالمية التي استخدمتها كمعبر،من ٦,٣٪فى بداية الفترة إلى ٥,٧٪ عام ١٩٩٧.وذلك على النحو المفصل فى الجدول رقم (٥٥)

## جدول رقم ( ٥٥ )

## تطور حركة الملاحة فى قناة السويس

( الحمولة بالمليون طن)

| البيان | ناقلات البترول | | | | | | السفن الأخرى | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| السنة | العدد | نسبة التغير | صافي الحمولة | نسبة التغير | الحمولة العالمية | (٤) / (٦) | العدد | نسبة التغير | صافي الحمولة | نسبة التغير | الحمولة العالمية | (١٠) / (١٢) |
| (١) | (٢) | (٣) | (٤) | (٥) | (٦) | (٧) | (٨) | (٩) | (١٠) | (١١) | (١٢) | (١٣) |
| ٨٩ | ٣٦٨٢ | – | ١٥٨,٦ | – | ١٧٥٥ | ٩ | ١٣٩٨٣ | – | ٢٥١,٦ | – | ٣٩٧٧ | ٦,٣ |
| ٩١ | ٣٥٤٩ | ٩٦,٤ | ١٥٨,٦ | ٩٨,٩ | ١٧٩٠ | ٨,٨ | ١٤٧٧٧ | ١٠٥,٧ | ٢٦٩,٨ | ١٠٧,٢ | ٤١١٠ | ٦,٦ |
| ٩٢ | ٣١٥٣ | ٨٨,٨ | ١١٨,١ | ٧٥,٣ | ١٨٦٠ | ٦,٣ | ١٣٤٧٦ | ٩١,٢ | ٢٥١,٧ | ٩٣,٣ | ٤٢٢١ | ٦ |
| ٩٣ | ٣١٩٣ | ١٠١,٣ | ١٣٧,٩ | ١١٦,٨ | ١٩٤٥ | ٧,١ | ١٤١٢٤ | ١٠٤,٨ | ٢٥٨,٧ | ١٠٢,٨ | ٤٣٣٩ | ٦ |
| ٩٤ | ٢٧٣٠ | ٨٥,٥ | ١٠٧,٢ | ٧٧,٧ | ٢٠٠٧ | ٥,٣ | ١٣٦٤٠ | ٩٦,٦ | ٢٥٧,٣ | ٩٩,٥ | ٤٥٠٦ | ٥,٧ |
| ٩٥ | ٢٤٧٣ | ٩٠,٦ | ٩٦,٩ | ٩٠,٤ | ٢٠٤٩ | ٤,٧ | ١٢٥٧٨ | ٩٢,٢ | ٢٦٣,٤ | ١٠٢,٤ | ٤٦٨٧ | ٥,٦ |
| ٩٦ | ٢٣٠٩ | ٩٣,٤ | ٨٠,٩ | ٨٣,٥ | ٢١٢٧ | ٣,٨ | ١٢٤٢٢ | ٩٨,٨ | ٢٧٤,١ | ١٠٤,١ | ٤٨٥٩ | ٥,٦ |
| ٩٧ | ٢٢٥٥ | ٩٧,٧ | ٧٨ | ٩٦,٤ | ٢١٧٢ | ٣,٦ | ١٢١٧٥ | ٩٨ | ٢٩٠,٧ | ١٠٦,١ | ٥٠٧٤ | ٥,٧ |
| ٩٨ | ٢١٣٥ | ٩٤,٧ | ٩٠ | ١١٥,٤ | ٢١٨١ | ٤,١ | ١١٣٣٧ | ٩٣,١ | ٢٩٦,١ | ١٠١,٩ | – | – |

المصدر :

- حركة الملاحة فى قناة السويس مصدرها أعمدة أرقام (٢،٤،٨،١٠)، هيئة قناة السويس،نقلا عن البنك الاهلي المصرى،النشرة الاقتصادية العدد الثاني المجلد الثاني والخمسون،١٩٩٩،ص ١٢١.
- مصدر العمود رقم (٦) :

**UNCTAD , Review of Maritime Transport 1998, OP.Cit,Table No.,3,P.7.**

- مصدر العمود رقم (١٢) :

**Institute of Shipping & Logistics ,World Maritime Transport Report (Bremam : ISL (1998) , Table , 210101 P.113.** باقي الأعمدة احتسبها الباحث.

- يلاحظ أن الزيادة فى عامي ١٩٩٠ ـــ ١٩٩١ تعود إلى حرب الخليج .

ويلاحظ أن هناك اتجاه مستمر إلى انخفاض المتوسط اليومي لعدد السفن حيث أنه أصبح حوالي ٣٦,٩سفينة عام ١٩٩٨ فى حين أنه كان حوالي ٦١,٨ سفينة عام ١٩٨٢ . كما أن هناك اتجاه لزيادة متوسط حمولة السفن العابرة نتيجة للاتجاه نحو إحلال السفن الكبيرة محل السفن الأصغر حجما[1].

ولم يقتصر الأمر على تراجع أعداد السفن التي عبرت قناة السويس وحمولتها خلال الفترة المذكورة،بل يمكن رصد التغير فى هيكل الحركة كما يتضح من الجدول الآتي:

---

[1] المرجع سالف الذكر مباشرة ، صـ ١٨ .

جدول رقم ( ٥٦ )

تطور هيكل حركة السفن فى قناة السويس

ما بين عامي ١٩٩٠ – ١٩٩٨

(الحمولة بالألف طن)

| السنة / نوعيات السفن | ١٩٩٠ | | | | ١٩٩٨ | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | العدد | (٪) | الحمولة | (٪) | العدد | (٪) | الحمولة | (٪) |
| ناقلات بترول | ٣٦٨٢ | ٢٠,٨ | ١٥٨,٦ | ٣٨,٦ | ٢١٣٥ | ١٥,٨ | ٩٠ | ٢٣,٣ |
| سفن حاويات | ٣٠٧٧ | ١٧,٤ | ٨٣,٤ | ٢٠,٣ | ٤٠٤٩ | ٣٠,١ | ١٥٤,١ | ٣٩,٩ |
| سفن البضائع العامة | ٤٤٤٤ | ٢٥,٢ | ٣٧,٥ | ٩,١ | ٢٥٣٦ | ١٨,٨ | ٢١,٢ | ٥,٥ |
| سفن أخرى | ٦٤٦١ | ٣٦,٦ | ١٣١,٨ | ٣٢ | ٤٧٥٢ | ٣٥,٣ | ١٢٠,٨ | ٣١,٣ |
| إجمالي | ١٧٦٦٤ | ١٠٠ | ٤١١,٣ | ١٠٠ | ١٣٤٧٢ | ١٠٠ | ٣٨٦,١ | ١٠٠ |

المصدر :ـــ

– الأوراق البحثية الخاصة بمؤتمر "شرق التفريعة : جغرافيا،اقتصاديا،بحريا"، الجمعية البحرية المصريـــة، الجمعيـة الجغرافية المصرية،واخرون،بورسعيد،٢٢ – ٢٣ سبتمبر ١٩٩٨.

- نشرة قناة السويس،ديسمبر ١٩٩٨ نقلا عن : البنك الاهلى المصرى،مشروع تنمية شرق بورسعيد النشـرة الاقتصادية العدد الأول المجلد الثاني والخمسون،١٩٩٩،ص ٣٠.

ويتبين من الجدول السابق تراجع أعداد حمولات ناقلات البترول خلال الفترة ،وكـــذا سفن البضائع العامة فى حين زادت أعداد وحمولات سفن الحاويات.

ويرجع سبب تراجع أعداد وحمولات ناقلات البترول إلى ما تواجهه قناة السويس مـــن منافسة قوية من قبل خطوط أنابيب البترول والغاز أو من الطرق البديلة،أما الـتراجع فى أعـداد وحمولات سفن البضائع العامة وما يقابله من زيادة فى أعداد وحمولات سفن الحاويات فـيرجع إلى الاتجاه المتزايد نحو التحوية.أما النوعيات الأخرى من السفن فتشمل نـاقلات الصـب الجـاف والناقلات المشتركة وسفن الدحرجة وناقلات السيارات وســفن الركـاب والسـفن الحربيـة وأخرى.فبالنسبة لناقلات الصب الجاف فقد تذبذبت أعدادها خلال الفترة المذكورة حيث كـانت ٢٩٥٩سفينة عام ٩٠ثم تزايدت إلى ٣٣٢٩سفينة عام ٩٣ثم تناقصت أعدادها فى عـــام ٩٧إلى

٢٩٩٤سفينة بينما زادت حمولتها من نحو ٦٠مليون طن إلى نحو ٧٣مليون طن بزيـــادة نســبتها نحو٢١,٦٪وذلك بسبب التخفيضات التي منحتها هيئة قناة السويس لجــذب ســفن الرحــلات الطويلة والتي لاتحقق وفرا بالمقارنة بالطرق البديلة.

ف حين تناقصت باقي النوعيات الأخرى عددا وحمولات[1].وقد انعكس ذلك على تراجع إيــرادات قناة السويس خلال الفترة وذلك على النحو المبين ف الجدول التالى:

جدول رقم ( ٥٧ )

تطور إيرادات قناة السويس

خلال الفترة ٩٠ ـ ٩٨

(القيمة بالمليون جنيه)

| السنة | رسوم المرور | نسبة التغير |
|---|---|---|
| ١٩٩١ | ٥٧٠٧,٩ | |
| ١٩٩٢ | ٦١٨٧,٨ | ٨ |
| ١٩٩٣ | ٦٦٢٨,٤ | ٧ |
| ١٩٩٤ | ٦٩٩٨,١ | ٥ |
| ١٩٩٥ | ٦٦٩٣,٢ | ٥- |
| ١٩٩٦ | ٦٣٨٢,١ | ٥- |
| ١٩٩٧ | ٦٠٧٣,٦ | ٥- |
| ١٩٩٨ | ٦٠٢٤,٧ | ١- |

- المصدر: هيئة قناة السويس ،نقلا عن :البنك الاهلى المصرى،النشرة الاقتصادية العدد الثـــاني المجلــد الثــاني والخمسون،١٩٩٩،ص ١٢١.

فبالرغم من أن هذه الرسوم محسوبة بالجنيه المصرى،الأمر الذي يعنى زيادتها مع الزيـــادة المستمرة فى أسعار الصرف،إلا أنها مالت للانخفاض خلال السنوات الأخيرة.ويرجع ذلك إلى زيادة المنافسة التي تواجه قناة السويس.

[1] مجلس الشورى،التقرير النهائي للجنة الإنتاج الصناعي والطاقة عن النقل البحري فى مصر:حاضره ومستقبله أثره على التجارة الخارجية المصرية،مرجع سبق ذكره،ص ١٥٥.

ولا تقتصر المنافسة التي تواجه قناة السويس على خطوط أنابيب البترول والغاز والطرق البديلة،بل هناك العديد من الدول التي تسعى لاستقطاب تجارة الترانزيت من خلال تطوير الموانئ القائمة أو إنشاء موانئ محورية لجذب تجارة الترانزيت بعيدا عن قناة السويس.
وبالرغم من الجهود الكبيرة المبذولة للحد من هذه المنافسة والتي تتمثل فى تعميق الممر الملاحي ليصل إلى ٧٢ قدما بدلا من ٥٨قدما وعرض ١٦٤قدما ليسمح بمرور الأجيال المستقبلية من سفن الحاويات وناقلات الصب ذات البدن المزدوج التي تتراوح أقصى حمولة ساكنة لها مابين ٣٠٠ – ٣٥٠الف طن من عبور القناة، وذلك لزيادة الطاقة ا لاستيعابية للقناة ،وفى ذات الوقت تنفذ مشروعات لزيادة الطاقة التصريفية للقناة والتي تتمثل فى زيادة سرعة السفن العابرة،وزيادة أطوال الاجزاء المزدوجة من القناة وتعدد القوافل[1] هذا بالإضافة إلى مشروعات تأمين سلامة الملاحة فى القناة[2]، فضلا عن التخفيضات المتتالية فى رسوم المرور،وبالرغم من كل ذلك فالمنافسة مازالت عاتية.

يتضح مما تقدم أن اتفاقية الجات وان نجحت فى زيادة حجم التبادل التجاري الدولي فلن هذا ليس معناه زيادة حركة الملاحة فى القناة بنفس النسبة ،فقد لا تؤدى الزيادة فى التبادل الدولي إلى زيادة فى الحركة،وذلك تأسيسا على أن سبب تراجع الحركة فى القناة أعدادا وحمولات ليس مرده نقص حجم التبادل الدولي وانما لظروف المنافسة والتحديات الدولية التي تواجهها القناة.والتي تتمثل فى التطور التكنولوجي السريع فى صناعة النقل البحري وبما يغلب التكنولوجيا

---

[1] لمزيد من التفاصيل، انظر مجلس الشورى،التقرير النهائي للجنة الإنتاج الصناعي والطاقة عن النقل البحري فى مصر:حاضره ومستقبله أثره على التجارة الخارجية المصرية،مرجع سبق ذكره،ص ١٥٦ – ١٥٩.

[2] يقصد بالطاقة الاستيعابية للقناة ، مقدرتها على استقبال سفن من أحجام معينة وتقاس بمساحة القطاع المائي للقناة والقطاع المائي للسفينة العابرة والطاقة الاستيعابية الحالية للقناة تسمح باستيعاب ٥٥٪ من ناقلات النفط ، ٩٧٪ من حاملات الصب الجاف ، ١٠٠٪ من باقي أنواع السفن ، أما الطاقة التصريفية يقصد بها عدد السفن التي يمكنها عبور القناة خلال فترة زمنية معينة ( يوم كامل ) وتبلغ نحو ٨٤ سفينة يوميا ، وحيث أن عدد السفن التي تعبر القناة انخفضت إلى حوالي ٤٠ سفينة يوميا فإن الطاقة التصريفية الحالية ملائمة ، ومع ذلك تحاول هيئة القناة زيادتها لتقليل زمن العبور ، انظر فى ذلك ، د. عبد التواب حجاج ، محمود أحمد رزق ، الاتجاهات المستقبلية فى صناعة النقل البحرى ماردكون ٥ الذى نظمه مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحرى وميناء هامبورج بالاسكندرية،فى الفترة من ٩ – ١١ نوفمبر ١٩٩٧، ص ٩ – ١٤ .

على الجغرافيا.والتغير فى أنماط التجارة الدولية فى إطار التقسيم الدولي الجديد للعمل وما يتضمنه من سياسات إنتاج جديدة تقلل تكلفة النقل،وتحد من استخدام المواد الخام التقليدية،بالإضافة إلى تعدد الجهات المنافسة للقناة فخطوط الأنابيب تنافسها فى البترول والغاز الطبيعي وطريق رأس الرجاء الصالح ينافسها فى مرور الناقلات العملاقة وخط سيبريا ينافسها فى نقل الحاويات بين الشرق الأقصى وشمال غرب أوروبا،وكما ظهر القطب الشمالي كمنافس محتمل لمرور السفن بين الشرق الأقصى وشمال غرب أوروبا والطرق البرية المنشأة فى إطار اتفاقية السلام ستنافسها كحلقة فى سلسلة النقل الدولي متعدد الوسائط.

كما أن الشركات متعدية الجنسية من جهة والتكتلات الإقليمية من جهة،وزيادة اندماج اقتصاديات دول أوروبا الشرقية مع اقتصاديات دول غرب أوروبا من جهة ثالثة وتوسع تجارة دول الخليج العربي مع دول جنوب شرق آسيا من جهة رابعة،سيؤثر سلبا على حجم التجارة الدولية العابرة للقناة[1].

وبالتالى فان استعادة وضع قناة السويس على خريطة الملاحة الدولية يتطلب سياسات تدعم مركزها التنافسي،مثل :

- عقد ترتيبات ولاء مع كبار العملاء.
- فرض الرسوم على أساس مرونات عرض وطلب السلع المارة بالقناة.
- استخدام أساليب تسعير مرنة،أخذا فى الاعتبار أن التكاليف الثابتة لقناة السويس تقترب من الصفر،وعلى ذلك يمكن التسعير على أساس التكاليف المتغيرة مضاف إليها هامش ربح مناسب، إذ اقتضت ظروف المنافسة الدولية ذلك .
- التنسيق مع خط أنابيب سوميد باعتباره مشروعا مكملا وليس منافسا لقناة السويس .
- التنسيق مع مينائي بورسعيد ودمياط، والنظر فى احتساب فترة تراكي السفن بهذين المينائين من زمن القافلة.

[1] نفس المصدر سالف الذكر ، ص ١٥٩ - ١٦٠.

## الخلاصة

يمكن تقسيم خدمات الموانئ والخدمات المعاونة إلى :

**١- خدمات تؤدى بالسفن منها :**

أ - خدمات القطر والإرشاد والرباط والمساعدات الملاحية .

وهذه الخدمات تتأثر باتفاقية تحرير التجارة الدولية في السلع من زاويتين:

الأولى :الأثر المترتب على اتفاقية تحرير التجارة الدولية فى السلع على كمية التجارة الخارجية المصرية تصديرا واستيرادا ، وهذا الأثر سيكون محدودا لان التحرير لن يفلح في زيادة كمية التجارة الخارجية المنقولة بحرا بشكل يؤدى إلى زيادة السفن المترددة على الموانئ المصرية زيادة يعتد بها .

الثانية : قد يؤدى إلى زيادة سفن الترانزيت والاقطرمة ،وبالتالي فان الأثر سيكون مواتيا .

ب - خدمات البناء والإصلاح :

يتوقع زيادة الطلب على أنشطة البناء ، كنتيجة للإحلال والتجديد ، ولن يتوقع عدم استفادة الترسانات المحلية منه. أما نشاط الإصلاح ، فأن أحواضها ومعداقما وحالتها الفنية وأسعار خدماقما غير جاذبة ، وبالتالي فلن تستفيد أو ستكون استفادقما محدودة .

ج - خدمات التموينات و التوريدات :

يتطلب الاستفادة من الفرص التى تتحيها الاتفاقية الاهتمام بجودة السلع والخدمات المقدمة وملائمة أسعارها وتوافر الخبرات التسويقية التى تمكن من المنافسة .

**٢ - خدمات تؤدى للبضائع**

مثل الشحن والتفريغ والتخزين ،وأمكانيات الاستفادة منها محدودة وتتوقف على قدرة السياسات الوطنية على اجتذات تجارة الترانزيت والاقطرمة .

**٣ - خدمات تؤدى للسفن والبضائع معا**

أ - خدمات الوكالة الملاحية

للاستفادة منها لابد من تطوير دور الوكلاء ، وقد يؤدى السماح للأجانب بتأدية هذه الخدمات الى التأثير سلبا على موردى الخدمة الوطنيين .

ب – خدمات وكلاء الشحن

نفس الأثر السابق.

أما الأثر على قناة السويس يتوقف أثر الاتفاقية عليها على ظروف المنافسة الدولية والسياسات التى يمكن بها دعم مركز القناة التنافس .

# الخاتمـــــة

# نتائج البحث وتوصياته

## اولا : نتائج البحث:

انتهى البحث إلى النتائج الآتية:

١ – تسعى الشركات متعدية الجنسية إلى عولمة الإنتاج واسواق المنتجات ورأس المال بهدف تعظيم أرباحها وتأكيد هيمنتها على النشاط الاقتصادي،متوسلة فى ذلك بمنجزات الثورة التكنولوجية،وفى إطار تقسيم دولي جديد للعمل.

٢ – بالرغم من أن العولمة تقوم على اندماج الاسواق العالمية،إلا إنها تبقى على سوق العمل فى حالة تجزئة وانقسام.

٣ – ستفضي عمليات العولمة إلى تكريس مصالح الدول المتقدمة،وتهميش الدول المتخلفة،وتعميـــق تخلفها.

٤ – تعمل التكتلات الاقتصادية ،وتراجع دور الدولة القومية،وعدم وجـــود تنظيمـات تقـود الاقتصاد العالمى على تقويض العولمة.

٥ – توجد علاقة دائرية بين الشركات متعدية الجنسية والثورة التكنولوجية فتلك الشركات تمـول عمليات البحث والتطوير،وتستفيد من نتائجه،فتزيد أرباحها،وبالتالى تزيد قدرتهـا علـى تمويـل البحث والتطوير.

٦ – تتسم الشركات متعدية الجنسية بالتركز فى الدول المتقدمة، كمـا إنهـا تميـل إلى الـتركز والاحتكار من خلال عمليات الاندماج والسيطرة والتحالف والكونسورتيا.

٧ – طورت الشركات متعدية الجنسية التقسيم الدولي للعمل،فبعد أن كان التقسيم التقليدي يقوم على تخصص الدول المتقدمة فى إنتاج وتصدير السلع الصناعية،وتتخصص الدول المتخلفة فى إنتاج وتصدير المواد الأولية،اصبح النمط الجديد للتقسيم الدولي للعمل يتمثل فى تجزئة العملية الإنتاجيـة لانتاج سلعة بين عدة دول،ونقل بعض الصناعات إلى دول أخرى،مع استمرار التحكم فى شـروط تجدد الإنتاج،والمتمثلة فى التحكم فى إنتاج الغذاء وتصديره عالميا، وذلك مـن خـلال عمليـات

التفكك الرأسي والتكامل أفقيا ورأسيا على المستوى العالمي،واعادة توطين الصناعات القائمة مع احتكار الدول المتقدمة لتصدير السلع الغذائية،كما تبين أن نظريات التجارة الخارجية إن هي إلا محاولات لتبرير أنماط التقسيم الدولي للعمل.

٨ - هناك اتجاه متزايد نحو تحوية البضائع المنقولة بحرا،ليسهل تداولها والاستفادة من وفورات الحجم،قد مارس هذا الاتجاه آثاره على كل من أنماط الإنتاج والتسويق والنقل،حيث ظهر النقل متعدد الوسائط لتحقيق التكامل بين مختلف وسائط النقل بهدف خفض التكلفة،كما أمكن تطبيق مفهوم اللوجيستيات والتزامن المحكم JIT لتخفيض تكاليف المخزون،وادارة تدفق السلع والخدمات والمعلومات بكفاءة وفاعلية من مرحلة تدفق المواد الخام إلى مرحلة الاستهلاك النهائي بما يحقق رضاء العميل وزيادة ربحية المنتج.

٩ - هناك اتجاه للتركز والاحتكار فى ملكية أسطول النقل البحري العالمي سواء على مستوى الدول أو على مستوى الشركات.

فعلى مستوى الدول: تسيطر اكبر خمس وثلاثون دولة بحرية على نحو ٩٤٪ من إجمالي الحمولة الساكنة للأسطول العالمي كما تسيطر سبعة عشر دولة متقدمة على ثلثي الحمولة الساكنة العالمية.

وتنتهج تلك الدول سبيلين للسيطرة على النقل البحري العالمي:



- وضع موانع للدخول للصناعة.
- اتباع سياسات تحد من ظاهرة التسجيل المفتوح.

أما على مستوى الشركات،فألها تنحو نحو التركز من خلال عمليات الاندماج والسيطرة والتحالف والكونسورتيا والمؤتمرات الملاحية.ونتيجة لذلك فقد أمكن الاستفادة من وفورات الحجم فى السفن.

١٠ - تطورت وظائف الموانئ، فظهرت وظائف جديدة إلى جانب وظائفها التقليدية،حيث نشأت موانئ الجيل الثالث التي تؤدى خدمات لوجيستيه للتجارة العالمية،كما ظهرت الموانئ المحورية المجهزة لاستقبال السفن الكبيرة.

كما تزايد الاتجاه نحو خوصصة الموانئ باستخدام عدة أساليب منها خوصصة الإدارة والتأجير التمويلي BOT .

١٢ - ترجع جذور اتفاقية الجات الى مؤتمر جنيف عام ١٩٢٧،الذي استهدف خفض الضرائب الجمركية.وقد جاء ميثاق هافانا عام ٤٧ كبديل أمريكي لمنظمة التجارة العالمية. وعموما فان الاتفاقية منذ بدايتها الأولى تركز على المصالح الاقتصادية للدول المتقدمة وتجاهل مصالح الدول

المتخلفة،ويتضح ذلك من استبعادها للمنتجات الزراعية والملابس والمنسوجات،أى الها منذ نشأها الاولى تعتبر ناديا للاغنياء.

١٣ - ان مبادئ الجات تحابى الدول المتقدمة،متحيزة ضد الدول المتخلفة،كما الها صيغت بطريقة تمكن الدول المتقدمة من التحلل من التزاماها فى حالة تعارضها مع مصالحها.كما ان اهدافها يمكن تحقيقها بالنسبة للدول المتقدمة بدرجة اكبر من امكانية تحقيقها للدول المتخلفة.

١٤ - تبين ان جميع جولات الجات،انعقدت بدعوة من الولايات المتحدة منفردة او مجتمعة مع احدى الدول الصناعية المتقدمة لتحقيق مصالحها،وأن الخمس جولات الأولى ركزت على تحرير التجارة الدولية فى السلع من القيود الجمركية،بينما الثلاثة الاخيرة اهتمت بالقيود الجمركية وغير الجمركية.

١٥ - دخلت الزراعة الى حظيرة الجات فى جولة اورجواى،وشمل اتفاق تحريرها اربعة محاور:

المحور الاول: تحويل القيود الكمية المفروضة على الواردات الزراعية الى قيود تعريفية مكافئة.

المحور الثانى: ازالة التشوهات السعرية عن طريق خفض الدعم المحلى الموجه لمنتجى السلع الزراعية،،وخفض دعم الصادرات الزراعية.

المحور الثالث: اعطاء الاعضاء الحق فى حماية صحة الانسان والحيوان والنبات .

المحور الرابع: تعويض الدول النامية المضارة من تنفيذ الاتفاقية.

١٦ - يتضمن بروتوكول السلع المصنعة تنازلات جمركية متبادلة بلغ متوسطها ٣٠٪ من التعريفات السائدة قبل اورجواى،وتنفذ على خمس سنوات بدءا من يناير ٩٥.الا ان الالتزامات المفروضة على الدول المتخلفة فى اطار برنامجى التثبيت والتكيف الهيكلى تفوق الالتزامات المقدمة من الدول المتقدمة.

١٧ - تم مقايضة اتفاق المنسوجات والملابس باتفاق تحرير تجارة الخدمات وسيتم تحرير التجارة الدولية فى المنسوجات والملابس بطريقتين:

الاولى : الغاء كافة القيود المفروضة على الواردات على اربعة مراحل خلال عشر سنوات.

الثانية: زيادة الحصص المقررة فى اتفاق الالياف المتعددة خلال نفس الفترة بحيث تصبح الحصص لانهائية.

١٨ - ان ادراج تحرير التجارة الدولية فى الخدمات فى اطار جولة اورجواى هو محصلة تخطيط وتدبير من الولايات المتحدة.

١٩ - تعتبر الخدمات احدى المجالات التى دخلت تحت مظلة الجات فى اطار جولة اورجواى،وقد ميزت الاتفاقية بين:

- الالتزامات العامة وهى تتضمن مجموعة من الالتزامات،وتتمثل فى شرط الدولة الاولى بالرعاية - الشفافية - زيادة مشاركة الدول النامية - التكامل الاقتصادى والتنظيم المحلى والاعتراف - والاحتكارات وموردو الخدمات الوحيدون - والمدفوعات والتحويلات والمشتريات الحكومية والاستثناءات العامة والدعم.

- اما الالتزامات المحددة فتتضمن مبدأى النفاذ للسوق والمعاملة الوطنية.

٢٠ - لم تنجح مفاوضات تحرير خدمات النقل البحرى خلال جولة اورجواى،بسبب الموقف الامريكى المناوئ لها بسبب ضعف المركز التنافسى لقطاع النقل البحرى الامريكى.كما فشلت المفاوضات الثانية بسبب معارضة الولايات المتحدة ايضا وقيادتها لمجموعة الدول المتخلفة ضد اوروبا واليابان.وتم الاتفاق على تعليق المفاوضات على ان تبدأ جولة جديدة من المفاوضات(٢٠٠٠ - ٢٠٠٤) على اساس الالتزامات المحددة المقدمة من الاعضاء.

٢١ - بالرغم من ان قطاع النقل البحرى يعد اكثر القطاعات الخدمية تحررا،ألا انه توجد العديد من القيود المفروضة عليه،بعضها مفروض من قبل الدول المتقدمة وتتمثل فى :

- موانع الدخول الى الصناعة.
- النزعة الاحتكارية والمؤتمرات الملاحية.
- انتقالات العمالة البحرية.
- الاشتراطات المعقدة فى تسجيل السفن.

وهناك قيود تمثل ردود افعال من الدول المتخلفة واهمها:

- حجز البضائع.
- والدعم البحرى.
- التواجد التجارى.

وبالرغم من ان هذه القيود تمثل ردود افعال للقيود المفروضة من الدول المتقدمة الا ان الدول المتقدمة تطالب بتحرير خدمات النقل البحرى من تلك القيود فقط،متناسية القيود المفروضة من قبله،بل ان الغريب ان الدول المتخلفة لم تحرك ساكنا بشأن القيود المفروضة من الدول المتقدمة.

٢٢ - أسفر تحليل جداول الالتزامات المحددة لتحرير قطاع النقل البحري عن تواضع عدد الأعضاء الذين قدموا التزامات،وان معظم هذه الالتزامات مقيدة بل وان هناك بعض الأعضاء طلب استثناءات من شرط الدولة الأولى بالرعاية.

٢٣ - تعتبر مصر الدولة العربية الوحيدة التى قدمت جداول التزامات محددة، كما ان التزاماتها تفوق التزامات الاتحاد الاوروبى،ولم تطلب استثناء من شرط الدولة الاولى بالرعاية وكان يجب ان تفعل.

٢٤ - سيؤدى تطبيق الاتفاقية العامة لتجارة الخدمات على قطاع النقل البحرى الى آثار سلبية على الدول المتخلفة ومنافسة غير متكافئة مع اساطيل الدول المتقدمة:

أ - فتطبيق شرط الدولة الاولى بالرعاية، سيؤدى الى تحسين وضع الشركات الملاحية فى الدول المتقدمة،واتجاهها الى مزيد من التكتل والاندماج،ويتجه السوق نحو احتكار القلة وبالتالى تحصيص السوق فيما بينها.اما الدول المتخلفة فامامها الخروج من السوق،او ان ترضى بدور هامشى لاساطيلها او تتجه الى فرض اجراءات حمائية للدفاع عن قطاع النقل البحرى بها.

أى ان الامر سينتهى الى انخفاض مساهمة الدول المتخلفة فى خدمات النقل البحرى على نحو يخالف مبدأ زيادة مساهمة الدول النامية الذى صيغ بطريقة لا يسفر فى التطبيق العملى عن شئ.

ب - كما ان اعمال مبدأ المعاملة الوطنية:يجافى مبدأ العدالة الافقية والرأسية وسيؤدى اما الى زيادة تكاليف الناقلين الوطنيين، او انخفاض تكاليف التشغيل للاجانب،وسيكون ذا اثر سلبى على الخزانة العامة،وبالتالى على الدخل القومى،والاستثمار فى البنية الاساسية ومن بينها الموانئ.

ج - اما اعمال الآثرين معا سيمهد السبيل امام سيطرة الاجانب على الملاحة الساحلية كحلقة من حلقات النقل الدولى متعدد الوسائط،واستخدام تسهيلات الموانئ، مع مايثيره ذلك من قضايا السيادة والامن القومى.

ء - اما مبدأ النظم المحلية والشفافية فيتصادم مع قاعدة الاعتراف.

هـ - ومبدأ الوقاية يمكن استخدامه لوقف التزامات الدول التى تعانى من اختلال فى موازين مدفوعاتها.

و - فى حين ان مبدأ المشتريات الحكومية يمكن ان يحد من تحصيص البضائع.

٢٥ - جرت محاولات عدة لتقدير آثار اتفاقية الجات،الا ان هذه التقديرات مشكوك فى دقتها لاعتمادها على نماذج التوازن العام القابل للقياس،وهى معقدة فنيا،الا ان فروضها غير واقعية -

وقد تبين عدم دقة هذه التقديرات من مقارنة نتائجها مع الواقع الفعلي،وتبين ان الشرق الاوسط الذى يضم مصر كان نصيبه من تطبيقه للاتفاقية فى تلك التقديرات وفى الواقع سلبي.

٢٦ - تبين ان الصادرات المصرية سيكون تأثير اتفاقية الجات عليها كالآتى:

أ - البترول لن يتأثر بها لكونه يقع خارجها،الا انه من المتوقع زيادة الطلب عليه نتيجة زيادة النشاط الناجم عن تحرير التجارة،الا ان هناك آثار سلبية على الطلب ناجمة عن ضياع فرصة الاستفادة من اتفاقية لومى،ونظام التفضيلات المعممة.وبالتالى لايوجد تأثير على الطلب على ناقلات البترول فى حالة زيادة او نقص الطلب كنتيجة للاتفاقية،حيث ان معظم الاسطول المصرىيقوم بالنقل الساحلى فقط،ولكن يجب احلال وتجديد ناقلات البترول المصرية لتجاوز جيعها العمر الافتراضى.

ب - اما الصادرات الزراعية المصرية:

فان تحرير التجارة الدولية فى السلع الزراعية لن يؤدى الى زيادها او فى احسن الاحوال زيادها بنسب محدودة.

ج - اما صادرات المنسوجات والملابس فقد انتهت الدراسة الى الها لن تزيد نتيجة لتطبيق اتفاقية الملابس والمنسوجات.

وتأسيسا على ذلك فان الطلب على السفن لاغراض التصدير سيكون محدودا ولن يتطلب زيادة الاستثمار فى السفن فى ضوء حقيقة مؤداها ان الاسطول المصرى ينقل نحو ١,٣٩٪ فقط من الصادرات المصرية وان سفنه تعمل بنظام One Leg لزيادة الواردات عن الصادرات.

٢٧ - اما تأثير اتفاقية الجات على الواردات السلعية فسيكون كالآتى:

أ - نتيجة لتحرير التجارة الدولية فى السلع الزراعية ستزيد اسعار القمح والذرة،وبالتالى سيزيد الانتاج المحلى منها،وتقل وارداهما،الا ان هذا الاثر سيتلاشى نتيجة الزيادة فى الطلب الناجمة من زيادة السكان.

ب - اما الكميات المستوردة من السكر ستنخفض ولكن بنسبة غير مؤثرة على الطلب على النقل البحرى،وكذا واردات الزيوت النباتية.

ج - بينما سيزيد الطلب على السلع الوسيطة،فى ضوء التقسيم الدولى الجديد للعمل.

ء - اما السلع الاستثمارية، فينازعها اثران:

اثر سالب: يؤدى الى خفض الواردات نتيجة زيادة تطبيق حقوق الملكية الفكرية.

اثر موجب : ناجم عن انخفاض اسعارها نتيجة لزيادة المنافسة. وبالتالى يتوقع ثبات نسبى فى كميات السلع الاستثمارية المستوردة.

٢٨ ـ تتأثر خدمات الموانئ والخدمات المعاونة باتفاقية الجات على النحو الآتى:

أ ـ خدمات القطر والارشاد والمساعدات الملاحية:

وتتأثر باتفاقية الجات من زاويتين:

الاولى :ومفعولها محدود،لكونها تتوقف على زيادة كمية التجارة الخارجية المصرية.

الثانية : قد تسفر الاتفاقية عن زيادة سفن الحاويات والترانزيت والاقطرمة.

ب ـ خدمات بناء والاصلاح :

يتوقع زيادة الطلب على انشطة البناء كنتيجة للاحلال والتجديد،ولكن لن تستفيد منه الترسانات المحلية.

اما نشاط الاصلاح فان حالته الفنية واسعاره غير جاذبة للسفن،وبالتالى ستكون الاستفادة منه محدودة.

ج ـ خدمات التموينات والتوريدات،يمكن الاستفادة من الفرص التى تتيحها الاتفاقية شريطة الاهتمام بجودة السلع والخدمات وملائمة اسعارها وتوافر الخبرات التسويقية.

ء ـ اما خدمات الشحن والتفريغ والتخزين فامكانية الاستفادة منها محدودة،وتتوقف على قدرة السياسات الوطنية على اجتذاب تجارة الترانزيت والاقطرمة.

هـ خدمات الوكالة الملاحية وخدمات وكلاء الشحن،ستتأثر سلبا نتيجة السماح للاجانب بتأديتها.

وقد ادى تحرير هذه الانشطة داخليا فى اطار سياسات الاستقرار والتكيف الهيكلى الى حصول ٧٣٥ شركة على تراخيص لمزاولة هذه الانشطة فى اقل من سبعة شهور مما يؤدى الى تفتيت هذا القطاع، فى الوقت الذى يتجه فيه الاجانب الى التكتل والاندماج،وبالتالى لن يقوى قطاع النقل البحرى المصرى على المنافسة الخارجية مع الأخذ فى الاعتبار تفوق المنافسين فى الجوانب الادارية والمالية والتكنولوجية.

٢٩ ـ لاينتظر ان يؤدى زيادة حجم التبادل الدولى الناجمة عن تحرير التجارة الدولية،الى زيادة الطلب على خدمات القناة،وذلك تأسيسا على ان النقص فى الطلب ليس مرده نقص حجم التبادل الدولى،وانما مرجعه ظروف المنافسة والتحديات الدولية التى تواجهها القناة والتى تتمثل فى:

- التطور السريع.

- التغير فى انماط التجارة الدولية فى اطار التقسيم الدولى الجديد للعمل ومع ما يتضمنه ذلك من سياسات جديدة تقلل تكلفة النقل وتحد من استخدام المواد الأولية التقليدية،بالاضافة الى تعدد الجهات المنافسة للقناة.
- كما ان الشركات متعدية الجنسية،وزيادة اندماج اقتصاديات اوروبا الشرقية مع اقتصاديات غرب اوروبا،وتوسع تجارة دول الخليج العربيمع دول جنوب شرق آسيا سيؤثر سلبا على حجم التجارة الدولية العابرة للقناة.

## ثانيا : التوصيات :

فى ضوء ما انتهى اليه البحث من نتائج،فقد خلص الباحث الى مجموعة من التوصيات على النحو الاتى:

= على الصعيد الاقليمى:

١ ـ لما كانت التكتلات ،هى ابرز سمات العصر الحالى،حيث لامكان للكيانات الهزيلة،وحيث ان اتفاقية الجات تستثنى التجمعات الاقليمية من تطبيق مبدأ الدولة الاولى بالرعاية،فأن الامر يتطلب تعجيل الاجراءات التنفيذية لقرار انشاء منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى، والمتضمنة تحرير التجارة البينية،والتأكيد على اهمية شمول قطاع الخدمات فى الاتفاقية،وكذا تفعيل التكتلات الاقليمية الاخرى،سواء كانت عربية او اسلامية،افريقية او اسيوية،بغية تلافى مخاطر التهميش الناجمة عن العولمة،وحتى يكون لتلك الدول موقعها المتميز على خريطة التقسيم الدولى الجديد للعمل.

٢ ـ تنسيق مواقف الدول العربية بصفة خاصة،والدول النامية الاعضاء فى منظمة التجارة العالمية بصفة عامة فيما يتعلق بتحرير خدمات النقل البحرى،تحسبا لتخلى الولايات المتحدة لموقفها المناوئ لتحريره،وذلك بمقايضة تحريره بتحرير قطاع آخر.

وفى هذا المجال نوصى بضرورة وضع استراتيجية عربية لجولة المفاوضات القادمة مع منظمة التجارة العالمية فى مجال الخدمات بصفة عامة والنقل البحرى بصفة خاصة،تستند هذه الاستراتيجية على:

أ ـ اعداد الدراسات اللازمة لتحديد الآثار الايجابية والسلبية المترتبة على تحرير قطاع النقل البحرى،والقطاعات الفرعية Sub Sectors ، بهدف التعرف على القطاعات الفرعية ذات الميزات

التنافسية فى كل دولة،ودراسة امكانية النفاذ للاسواق الاجنبية فى مجالات العمالة البحرية،والخدمات المعاونة . . . الخ.

ب ـ البدء بتحرير القطاعات الفرعية ذات الميزة النسبية،وان يتم الربط بين التحرير وزيادة القدرة التنافسية للقطاعات الفرعية.

ج ـ يجب ان يكون تمثيل هذه الدول فى اجتماعات منظمة التجارة العالمية الرسمية والتمهيدية فعالا.كما نوصى بضرورة التركيز على ضرورة الربط بين تحرير خدمات النقل البحرى من القيود المفروضة من قبل الدول المتخلفة، كحجز البضائع والدعم البحرى والتواجد التجارى،وتحريره من القيود التى تفرضها الدول المتقدمة والمتمثلة فى فرض موانع للدخول الى صناعة النقل البحرى،النزعة الاحتكارية كالاندماج والسيطرة والتحالف والكونسورتيا والمؤتمرات الملاحية،وكذا القيود المفروضة على انتقالات العمالة، خصوصا وان القيود المفروضة من قبل الدول المتخلفة،ان هى الا ردود افعال لممارسات الدول المتقدمة،تلك الممارسات التى لم يفطن احد فى المفاوضات السابقة الى اثارها،بل ينظر اليها على انها ممارسات محمودة.

كما ينبغى ان يوضع فى الاعتبار عند التفاوض ضرورة التوازن بين التزامات كل دولة،ومقدار مساهمتها فى التجارة الدولية.

٣ ـ تكوين اتحاد عربى للشاحنين يتولى مصالح الشاحنين،وينسق مع اتحاد ملاك السفن لتحقيق مصالحهم المشتركة.

- على المستوى القومى:

١ ـ نوصى بأن تحاول مصر سحب جداول التزاماتها المحددة فى مجال النقل البحرى،حيث ان ما قدمته من التزامات يفوق الالتزامات المقدمة من الاتحاد الاوروبى.نظرا لما سيترتب على هذه الالتزامات من آثار سلبية على ميزان المدفوعات المصرى،وتعارض تلك الآثار مع مبدأ زيادة مساهمة الدول النامية.او على الاقل، تحاول تقديم استثناءات من شرط الدولة الاولى بالرعاية،اذ يمكنها التمسك بمبدأ الوقاية.

٢ ـ نوصى بأن يراعى فى تشكيل وفد مصر فى مفاوضات تحرير خدمات النقل البحرى فى اطار منظمة التجارة العالمية، ممثلين متخصصين فى النقل البحرى،وفى ذات الوقت ملمين بمختلف جوانب الاتفاقية.

٣ ـ تبنى سياسات قومية تهدف الى ترشيد الواردات،وزيادة الصادرات مما سينعكس اثـره علـى تحقيق التوازن التجارى فى النقل البحرى،كما يمكن اشتراط ان يتم الاسـتيراد – علـى الاقـل الواردات الحكومية -بنظام FOB ، حتى يمكن نقل الواردات على سفن مصرية.

= على المستوى القطاعي:

١ ـ حيث ان معظم سفن اسطول النقل البحرى المصرى قد تجاوز العمر الافـتراضي،وبالتـالى يصعب تشغيله اقتصاديا لارتفاع تكلفة الصيانة،وكثرة الاعطال،مما يؤدى الى الحد مـن قدرتـه التنافسية لذا نوصي بضرورة تحديث سفن الاسطول،وبصفة خاصة نـاقلات البـترول وسـفن الحاويات،حتى يتمكن من الوفاء بمتطلبات السلامة التى تفرضها الاتفاقيات الدولية.

٢ ـ نوصي باتباع سياسات تشغيلية، تحقق الاستخدام الامثل للاسطول، كأن يتم تسـعير نقـل الصادرات على اساس التكلفة المتغيرة فقط،مما يؤدى الى الحد من مشكلة عدم التوازن التجـارى Imbalanced Trade من جهة،وتنشيط الصادرات من جهة اخرى،وتشغيل سفن روافدية بالتعاون مع الناقلين الرئيسين،وزيادة مساهمتها فى نقل التجارة العربية والافريقية البينية،بدلا من التحول الى مجرد مستأجرى خلايا او الرضاء بمشاركة هزيلة فى التجارة الخطية او الخروج من السوق.

٣ ـ دعم التنسيق والتكامل بين شركات الملاحة الوطنية،وتشجيع التشغيل المشترك والتحالفـات والاندماجات بينها،والتنسيق بين الاساطيل العربية لضمان مساهمتها فى نقل نسبة يعتد بهـا مـن التجارة العربية،وتكوين شركات ملاحية عملاقة لتتمكن من الصمود امام منافسـة الشـركات الملاحية متعدية الجنسية.

٤ ـ حيث انه من المتوقع زيادة عوائد تأجير السفن، نتيجة لتطبيق قواعد الاتفاقية العامة للتجـارة فى الخدمات،لذا نوصي باستغلال الطاقات الفائضة فى السفن المصرية فى سوق التأجير.

٥ ـ تحديث الموانئ المصرية وتطوير وظائفها حتى تصبح مراكز لوجستية عالمية،كما انه يمكن تجهيز بعضها لتكون موانئ محورية تجتذب تجارة الترانزيت والاقطرمة. كما ينبغى التنسيق مـع المـوانـئ العربية لمنع المنافسة الضارة بينهم. وبما يؤهلها للمنافسة العالمية.

٦ ـ نوصي بضرورة اعادة تنظيم قطاع النقل البحرى المصرى،وبصفة خاصة الخدمات المعاونة،قبل فتحه للمناقشة الخارجية.

٧ ـ تبنى السياسات الوطنية التى تمكن من جذب تجارة الترانزيت والاقطرمة حتى يمكن الاسـتفادة من طاقات الشحن والتفريغ والتخزين.

٨ - تطوير دور الوكلاء الملاحية حتى يتمكنوا من الاضطلاع بمهام النقل الدولى متعدد الوسـائط وتدريب الكوادر فى مختلف الخدمات.

٩ - بالنسبة لقناة السويس،نوصي بضرورة اتباع السياسات الآتية:

- عقد ترتيبات ولاء مع كبار العملاء.
- فرض الرسوم على اساس مرونات عرض وطلب السلع المارة بالقناة.
- استخدام اساليب تسعير مرنة،اخذا فى الاعتبار ان التكاليف الثابتة لقناة السويس نقترب مـن الصفر،وبذا يمكن التسعير على اساس التكلفة المتغيرة مضاف اليها هامش ربح مناسـب.اذا اقتضت ظروف المنافسة الدولية ذلك.
- التنسيق مع خط سوميد باعتباره مشروعا مكملا لقناة السويس.
- التنسيق مع مينائي بورسعيد ودمياط،والنظر فى احتساب فترة تراكي السفن بهذين الميناثين من زمن القافلة.

**تمت بحمد الله وتوفيقه ،،،،،،،**

# المراجـــــــــــع

## اولا : المراجع العربية:

### أ – الكتب :


١. د.ابراهيم العيسوى، الجات واخواتها: النظام الجديد للتجارة العالمية ومستقبل التنمية العربية،(بيروت: مركز دراسات الوحدة العربية،١٩٩٥).

٢. د.احمد عبد المنصف محمود، صناعة النقل البحري، (الإسكندرية،قسم الإدارة والاقتصاديات،الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري،١٩٩٥).

٣. د. اجلال راتب واخرون ، المستجدات العالمية (الجات واوروبا الموحدة)وتأثيرها على تدفقات رؤوس الاموال والعمالة والتجارة السلعية والخدمية : دراسة حالة مصر، سلسلة قضايا التخطيط والتنمية رقم (٩٧)، (القاهرة: معهد التخطيط القومي، ١٩٩٥).

٤. اسامة المجدوب،الجات:مصر والبلدان العربية من هافانا الى مراكش،(القاهرة:الدار المصرية اللبنانية،١٩٩٦).

٥. اندريه كريفيه وجيرار فيات، اجهزة الاقتصاد الدولي، ترجمة صليب بطرس،( القاهرة:دار نهضة مصر،١٩٧٥).

٦. د.حامد عبد المجيد دراز،د. على عباس عياد،مبادئ الاقتصاد العام، (الاسكندرية: مؤسسة شباب الجامعة، ١٩٧٥)،الطبعة الثانية.

٧. د.حسام عيسى، الشركات المتعددة القوميــات:دراســة فى الأوجــه القانونيــة والاقتصاديــة للــتركز الرأسمـالي المعاصر،(بيروت،المؤسسة العربية للدراسات والنشر،)١٩٨٢.

٨. د.رمزى زكى ،وداعا للطبقة الوسطي،(القاهرة : دار المستقبل العربي،١٩٩٧).

٩. ــــــــــ ، الليبرالية المتوحشة، ملاحظات حول التوجهات الجديدة للرأسمالية المعاصرة،( القاهرة:دار المستقبل العربي ، ١٩٩٣).

١٠. ــــــــــ ،ظاهرة التدويل فى الاقتصاد العالمي وآثارها على البلدان النامية،(الكويت:المعهد العربي للتخطيط،١٩٩٣.

١١. د.سامي عفيفي حاتم ، التجارة الخارجية بين التنظير والتنظيم ، الكتاب الثاني (القاهرة :الدار المصرية اللبنانية ، ١٩٩١.

١٢. د. سعد طه وأخرون،اثر التكتلات الاقتصادية الدولية على قطاع الزراعة، سلسلة قضايا التخطيط والتنمية رقم (٩٩)، (القاهرة: معهد التخطيط القومي، ١٩٩٦).

١٣. د.سعيد النجار:" النظام التجاري الدولي فى مفترق الطرق،(القاهرة: دار الشروق،١٩٩٤ ).

١٤. ــــــــــ ، (محرر)، اتفاقية الجات واثارها على البلاد العربية،ندوة نظمها الصندوق العربي للانماء الاقتصادى والاجتماعي، صندوق النقد العربي بالتعاون مع صندوق النقد الدولى ( الكويت :صندوق النقد العربي،١٩٩٧). .

١٥. د.عبد الله هدية وأخرون،العرب والازمة الاقتصادية العالمية: حوار الشمال والجنوب وأزمة تقسيم العمل الدولى والشركات متعدية الجنسية، الحلقة النقاشية الثامنة لمعهد التخطيط العربي بالكويت(نيقوسيا: دار الشباب العربي،٨٦).

١٦. د.سمير عبد العزيز، التجارة العالمية وجات ٩٤،(الاسكندرية: مركز الاسكندرية للكتاب، ١٩٩٦ ).

١٧. علاء كمال، الجات ونهب الجنوب،( القاهرة: مركز المحروسة للبحوث والتدريب والنشر،١٩٩٦).

١٨. د.فؤاد مرسي، الرأسمالية تجدد نفسها، (الكويت: عالم المعرفة ،١٩٩٠)،العدد رقم ١٤٧.

١٩. د.فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط: الاوجه التجارية والقانونية،(بدون ناشر وسنة نشر).

٢٠. فينان محمد طاهر،مشكلة نقل التكنولوجيا:دراسة لبعض الأبعاد السياسية والاجتماعية،(القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٨٦).

٢١. د. محمد إبراهيم عبد الرحمن،الشركات دولية النشاط،كتاب الأهرام الاقتصادي رقم ٣٣ ،نوفمبر ١٩٩٠.

٢٢. د.محمد السيد سعيد (محرر) الثورة التكنولوجية : خيارات مصر للقرن ٢١،(القاهرة :مركز البحوث والدراسات الاستراتيجية بالاهرام ،١٩٩٦).
٢٣. ــــــــــ ، الشركات عابرة القوميات، (الكويت:عالم المعرفة ،١٩٩٠).
٢٤. د. محمد دويدار ، الاقتصاد الدولي ، (الإسكندرية: دار الجامعة الجديدة للنشر،١٩٩٧).
٢٥. د.محمد زكي شافعي،التنمية الاقتصادية،(القاهرة: دار النهضة العربية،١٩٧٣)الكتاب الأول.
٢٦. محمد محمد على إبراهيم،النقل والتجارة،(الإسكندرية:بدون ناشر،١٩٩٨).
٢٧. د.محمود يونس،اقتصاديات دولية،( الإسكندرية: قسم الاقتصاد بكلية التجارة،١٩٩٩).
٢٨. د.مصطفى محمد عز العرب ، سياسات تخطيط التجارة الخارجية ، ( القاهرة : الدار المصرية اللبنانية ،١٩٩٨) ، الطبعة الأولي .
٢٩. ممدوح الحيشى (محرر) يارأسمالى كل البلاد اتحدوا ، ندوة الآثار الاقتصادية للعولمة فى العالم الثالث وأوروبا الغربية،التى ينظمها معهد جوتة والمركز الثقافى الاسبانى ورابطة خريجى المعاهد الالمانية (بدون ناشر،١٩٩٩).
٣٠. منظمة العمل العربية، مكتب العمل العربي، انعكاسات اتفاقية الجات على القطاعات الاقتصادية في الدول العربية،(١٩٩٥).
٣١. مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية ، العولمة والتحرير : التنمية في مواجهة تيارين جارفين، ( نيويورك وجنيف : الأمم المتحدة ،١٩٩٦).
٣٢. د.نبيل حشاد ، الجات ومنظمة التجارة العالمية : اهم التحديات في مواجهة الأقتصاد العربي ، ( الدوحة : مصرف قطر المركزي ، ١٩٩٦) .
٣٣. ــــــــــ، الجات وانعكاساها على اقتصاديات الدول العربية،سلسلة رسائل بنك الكويت الصناعى (الكويت: بنك الكويت الصناعى،١٩٩٤).
٣٤. ــــــــــ، قضايا اقتصادية معاصرة، الجزء الاول(بدون ناشر،١٩٩٥).
٣٥. د. هشام خويسكه و د. حسام عيسى، مستقبل التصنيع والتكنولوجيا فى ضوء الخبرة الخليجية والمصرية، محاضرات الحلقة النقاشية الحادية عشر ديسمبر ٨٧ ابريل ٨٨(دمشق: طلاس للدراسات والترجمة والنشر،١٩٨٩).
٣٦. وزارة المالية ، ميثاق هافانا بأنشاء هيئة دولية للتجارة ، ( القاهرة : المطبعة الأميرية ، ١٩٤٩ ) .

## ب – رسائل علمية:

١. ايمن محمد إبراهيم هندي، الآثار الاقتصادية لنمو وتحرير التجارة الدولية فى الخدمات على اقتصاديات الدول النامية مع التطبيق على مصر، رسالة ماجستير فى التجارة الخارجية (غير منشورة) مقدمة لكلية التجارة وإدارة الأعمال – جامعة حلوان،١٩٩٢.
٢. رجاء يوسف عز الدين،الشركات العابرة للقوميات ودورها فى التنمية الاقتصادية فى مصر فى ضوء سياسة الانفتاح الاقتصادى،رسالة ماجستير غير منشورة،مكتبة كلية الاقتصاد والعلوم السياسية،جامعة القاهرة،١٩٨٤.
٣. عبير عبد السلام عبد المجيد ابراهيم، دور منظمة الجات فى تحرير التجارة الدولية : دراسة تطبيقية علـــى الصـــادرات الصناعية المصرية، رسالة ماجستير فى التجارة الخارجية مقدمة الى قسم التجارة الخارجية بكلية التجـــارة وادارة الاعمـــال جامعة حلوان،١٩٩٥) .
٤. عقيلة عز الدين محمد طه،اثر الاستثمارات الاجنبية ونقل التكنولوجيا على التنمية الاقتصادية فى مصر،رسالة دكتوراه غير منشورة ،مكتبة كلية الاقتصاد والعلوم السياسية،جامعة القاهرة،١٩٩٠.

٥. فاروق محمود الحمد،التصنيع في اطار التقسيم الدولي للعمل مع الاشارة بصفة خاصة لتجربة التصنيع في البلدان العربية،رسالة دكتوراه ،غير منشورة، قسم الاقتصاد بكلية الاقتصاد والعلوم السياسية،١٩٩٠.

٦. محمد محمد علي، الآثار الاقتصادية لتخفيض القيمة الخارجية للجنيه المصري على شركات القطاع العام للنقل البحري، رسالة ماجستير مقدمة الى كلية التجارة جامعة المنوفية،١٩٩٢

٧. منار علي حسن مصطفى،دور الشركات عابرة القوميات بين المحيط الاجتماعي والتقسيم الدولي للعمل: دراسة للحالة المصرية ١٩٧٠ -١٩٩٠، رسالة دكتوراه غير منشورة،مقدمة إلى قسم الاقتصاد بكلية الاقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة،١٩٩٤.

٨. هالة صالح محمد، اثر اتفاقيات دورة اورجواى على صادرات الصناعات النسيجية في مصر(١٩٧٤ - ١٩٩٧)،رسالة دكتوراه غير منشورة، معهد البحوث والدراسات العربية،١٩٩٩.

## ج – دراسات وبحوث:

١. ربان احمد عبد الله الوكيل ومحمد محمد علي إبراهيم،الآثار الاقتصادية لجولة أورجواي على قطاع النقل البحري العربي،ورقة مقدمة إلى اجتماع خبراء حول اتفاقية منظمة التجارة العالمية في مجال الخدمات النقل البحري والجوى في المنطقة العربية، الاسكوا،بيروت ٩-١١ حزيران/يونيو١٩٩٩.

٢. احمد محمد فرج ،الآسيان والأيك: خيارات الاقليمية والعالمية في شرق آسيا، السياسة الدولية، العدد ١١٦،ابريل ١٩٩٤.

٣. د.إسماعيل صبري عبد الله ، الكوكبة ، المدير العربي ، يناير ١٩٩٦ .

٤. ———— ، استراتيجية التنمية في مصر، أبحاث المؤتمر العلمي الثاني للاقتصاديين المصريين،(القاهرة:الهيئة المصرية العامة للكتاب،١٩٧٢).

٥. ———— ، محاضرة ألقاها في ندوة الآثار الاقتصادية للعولمة في العالم الثالث وأوربا الغربية،التي نظمها معهد جوته والمركز الثقافي الأسباني ورابطة خريجي المعاهد الألمانية، منشورة في ممدوح الحبشي(محرر)،يا رأسمالي كل البلاد اتحدوا،(بدون ناشر،١٩٩٩).

٦. أماني محمود فهمي،الوحدة الأوربية بين متطلبات الاندماج وعوائق السيادة ،السياسة الدولية،العدد ١١٦،أبريل ١٩٩٤.

٧. أيان جولدين ومايلين خير الله، دورة أورجواي والتجارة الدولية في السلع الزراعية ، منشور في د.سعيد النجار (محرر) اتفاقيات الجات وآثارها على البلاد العربية، ( الكويت : صندوق النقد العربي،١٩٩٧).

٨. الجمعية البحرية المصرية وآخرون،الاوراق البحثية المقدمة في مؤتمر(شرق التفريعة جغرافيا اقتصاديا وبحريا)،المنعقد في بورسعيد،سبتمبر ١٩٩٨.

٩. المركز الإسلامي لتنمية التجارة، جولة اورجواي، تجارة الخدمات، الاتفاقية العامة لتجارة الخدمات والدول الأعضاء في منظمة المؤتمر الإسلامي، ورقة مقدمة إلى الدورة الحادية عشر لمنظمة المؤتمر الإسلامي، منشورة في مجلة التعاون الاقتصادي بين الدول الإسلامية ،المجلدان الخامس عشر والسادس عشر ، أنقرة،١٩٩٥/٩٤.

١٠. المنظمة العربية للتنمية الزراعية،دراسة حول الآثار المتوقعة لاتفاقية الجات على الزراعة العربية، مقدمة إلى المجلس الاقتصادي والاجتماعي في الدورة الخامسة والخمسون.

١١. د.السيد دحموش، تقرير حول الصناعات النسيجية واتجاهاتها المستقبلية، مقدم إلى المجلس الاقتصادي والاجتماعي في الدورة ٥٤،جامعة الدول العربية– الأمانة العامة للشئون الاقتصادية،القاهرة،١٩٩٤.

١٢. د.الطاهرة السيد محمد حمية، " اتفاقية دورة اورجواى للجات واداء قطاع الغزل والمنسوجات والملابس الجاهزة فى مصر".بحث مقدم الى المؤتمر العلمى الرابع لكلية التجارة وادارة الاعمال، قسم التجارة الخارجية، جامعة حلوان، (القاهرة: ١٦/١٥ مايو ١٩٩٥.

١٣. د.ايهاب عزالدين نديم، الاتفاقية العامة للتعريفات والتجارة (الجات) واثرها على الدول النامية ومصر، المجلة العلمية للاقتصاد والتجارة،كلية التجارة جامعة عين شمس، ملحق العدد الثانى،١٩٩٤.

١٤. برناردهوكمان وكارلوس براجا، اتفاقية الخدمات والدول العربية، منشور فى د.سعيد النجار (محرر)،اتفاقية الجات وآثارها على الدول العربية. ( الكويت : صندوق النقد العربي،١٩٩٧).

١٥. برنامج الأمم المتحدة الإنمائي، "العولمة أمم فقيرة وقوم فقراء" ، مجلة الاجتهاد ، ( العدد الثامن والثلاثون، شتاء ١٩٩٣).

١٦. تار وأخرون، التقدير الكمى لنتائج أورجواى،التمويل والتنمية،واشنطن: البنك الدولى وصندوق النقد الدولى،ديسمبر ١٩٩٥.

١٧. جمال زروق،آثار دورة اورجواى على البلاد العربية، منشور فى سعيد النجار(محرر)، اتفاقية الجات وآثارها على الدول العربية،( الكويت : صندوق النقد العربي،١٩٩٧).

١٨. د.جمعة محمد محمد عامر،ورقة عمل بشأن أهم مقررات الوثيقة النهائية لاتفاقية "الجات" مابعد جولة اورجواى وموقف حسابات المنافع والتكاليف للاقتصاديات العربية، مجلة البحوث التجارية لكلية التجارة جامعة الزقازيق،السنة السابعة عشرة،يوليو ١٩٩٥،المجلد السابع عشر العدد الثاني.

١٩. جيسوس سياد،نتائج اتفاقية جولة اورجواى، منشور فى د.سعيد النجار (محرر) اتفاقية الجات وآثارها على البلاد العربية،( الكويت : صندوق النقد العربي،١٩٩٧).

٢٠. د. حازم الببلاوى،المزايا التنافسية فى ضوء ظروف السلام الشامل،ورقة عمل،فى د.سلوى سليمان (محرر)آفاق الاقتصاد المصرى فى ظروف السلام الشامل فى الشرق الاوسط،(القاهرة،مركز البحوث والدراسات المالية والاقتصادية بكلية الاقتصاد،١٩٩٧).

٢١. د. حسام عيسى،نقل التكنولوجيا كأداة للتدويل والتبعية: نظرة إلى المستقبل العربي من خلال التجربة المصرية، فى المعهد العربي للتخطيط (الكويت) مستقبل التنمية فى الوطن العربي (دراسات مستقبلية)،مستقبل التصنيع والتكنولوجيا فى ضوء الخبرة الخليجية والمصرية،محاضرات الحلقة النقاشية الحادية عشر ديسمبر ٨٧ – أبريل ٨٨،(دمشق: طلاس للدراسات والترجمة والنشر،١٩٨٩) .

٢٢. د. حسين عبد الله، معالجة آثار الجات ومنظمة التجارة العالمية المنعكسة على النفط والغاز فى دول مجلس التعاون الخليجي،بحوث اقتصادية عربية،السنة الثامنة،العدد الثامن عشر،شتاء١٩٩٩.

٢٣. د.خلاف عبد الجابر ، العلاقات التجارية المصرية والتكتلات الأقتصادية الدولية ، المؤتمر الأول للأقتصاديين المصريين ، الجمعية المصرية للأقتصاد والسياسة والأحصاء والتشريع، مارس ١٩٧٦ .

٢٤. د.خيري الحسيني،تقرير مبدئي عن الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات وآثارها على النقل الجوى الدولي وبخاصة في الدول النامية:المعالجة العملية،ورقة مقدمة إلى اجتماع خبراء حول اتفاقية منظمة التجارة العالمية في مجال خدمات النقل البحري والجوى في المنطقة العربية،الاسكوا،بيروت ٩ –١١ حزيران/يونيو١٩٩٩..

٢٥. د. رمزي زكي، التناقضات الحاكمة لمستقبل العولمة،مجلة الاجتهاد، (العدد الثامن والثلاثون،١٩٩٨).

٢٦. زينب إبراهيم،أمريكا تعاقب القمصان المصرية، الأهرام الاقتصادي،٩٤/٣/٢١.

٢٧. د. سامى عفيفى حاتم، النظام التجارى الدولى بين الجات واتفاقية جولة اوروجواى، بحث مقدم الى المؤتمر العلمى الرابع لكلية التجارة وادارة الاعمال، جامعة حلوان، القاهرة، ١٥–١٦ مايو٩٥.

٢٨. ـــــــــ ،التجارة الدولية فى الخدمات،ورقة مقدمة إلى مؤتمر مستقبل موانئ مجلس التعاون لدول الخليج العربي المنعقد بدبي،١٩٩٥.

٢٩. د.سعيد النجار، نحو نظام تجارى دولى مفتوح، منشور فى د.سعيد النجار (محرر) اتفاقية الجات واثارها على البلاد العربية،ندوة نظمها الصندوق العربي للانماء الاقتصادى والاجتماعي، صندوق النقد العربي بالتعاون مع صندوق النقد الدولى ( الكويت :صندوق النقد العربي،١٩٩٧).

٣٠. د. سلوى محمد مرسي،اتفاقية الجات أثرها على تدفقات التجارة فى الخدمات واثر ذلك على الاقتصاد المصري،معهد التخطيط القومي،المستجدات العالمية(الجات وأوربا الموحدة)وتأثيراتها على تدفقات رؤوس الأموال والعمالة والتجارة السلعية والخدمية، دراسة حالة مصر، (القاهرة : معهد التخطيط القومي،١٩٩٥).

٣١. د. سهير حسن عبد العال، اتفاقية التجارة المرتبطة بحقوق الملكية الفكرية وصناعة الدواء المصرية،المجلة العلمية للاقتصاد والتجارة،كلية التجارة جامعة عين شمس،القاهرة، يناير ١٩٩٧.

٣٢. د.سمير أمين ، الرأسمالية، الإمبريالية ، العولمة ، محاضرة ألقيت فى ندوة الآثار الاقتصادية للعولمة فى العالم الثالث وأوروبا الغربية،التى ينظمها معهد جوتة والمركز الثقافى الاسبانى ورابطة خريجي المعاهد الالمانية.منشورة فى ممدوح الحبشى (محرر) يارأسمالى كل البلاد اتحدوا(بدون ناشر،١٩٩٩)

٣٣. سيد ياسين،فى مفهوم العولمة،منشورة فى: أسامة أمين الخولى(محرر)، العرب والعولمة :بحوث ومناقشات الندوة الفكرية التى نظمها مركز دراسات الوحدة العربية،(بيروت : مركز دراسات الوحدة العربية.

٣٤. شريف دلاور،تنافسية مصر فى إطار النظام التكنولوجي الجديد،فى محمد السيد سعيد(محرر) الثورة التكنولوجية:خيارات مصر للقرن ٢١،(القاهرة، مركز البحوث والدراسات الاستراتيجية بالأهرام،١٩٩٦).

٣٥. ضيا قريش، "العولمة : فرص جديدة وتحديات صعبة"، التمويل والتنمية، مارس ١٩٩٦، الطبعة العربية.

٣٦. د. عبد التواب حجاج ، محمود أحمد رزق ، الاتجاهات المستقبلية لتطوير قناة السويس ،الاتجاهات المستقبلية فى صناعة النقل البحرى ، المؤتمر البحرى الدولى الخامس (ماردكون ٥) الذى نظمه مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحرى وميناء هامبورج بالاسكندرية،فى الفترة من ٩ – ١١ نوفمبر ١٩٩٧

٣٧. د.عبد الرحمن صبرى،الصعود الاقتصادى لشرق آسيا: الاتجاهات والمحددات، السياسة الدولية، العدد ١١٦،ابريل ١٩٩٤.

٣٨. د.كامل عمران،ملاحظات أولية فى العولمة،مجلة معلومات دولية،( العدد الثامن والخمسون ، خريف ١٩٩٨).

٣٩. د. فادية محمد احمد عبد السلام، انعكاسات تطورات اتفاقية الجات على تدفقات الاستثمار فى مصر،منشور فى:معهد التخطيط القومي،المستجدات العالمية(الجات وأوربا الموحدة)وتأثيراتها على تدفقات رؤوس الأموال والعمالة والتجارة السلعية والخدمية (دراسة حالة مصر)، (القاهرة: معهد التخطيط القومي،١٩٩٥).

٤٠. كارلوس أ. بريما براجا، تدويل الخدمات وتأثيره على البلدان النامية، مجلة التمويل والتنمية (واشنطن: صندوق النقد والبنك الدوليين، مارس١٩٩٦).

٤١. د. محسن احمد هلال،اهتمامات الدول العربية فى تجارة الخدمات فى اطار منظمة التجارة العالمية،ورقة مقدمة الى اجتماع التجارة والتنمية، المنعقد بالقاهرة ٨ – ١١ يونيو ١٩٩٨،ص ١٩ – ٢٠.

٤٢. د. محمد السيد سعيد،الشركات متعددة الجنسيات،منشور فى: العرب والازمة الاقتصادية العالمية: حوار الشمال والجنوب وأزمة تقسيم العمل الدولي،الشركات متعددة الجنسية،الحلقة النقاشية الثامنة لمعهد التخطيط العربي بالكويت،(نيقوسيا: دار الشباب للنشر،١٩٨٦).

٤٣. محمد دغش، الجات والملكية الفكرية– الأهرام الاقتصادي – عدد ١٣٠٧ تاريخ ٢١/١/٩٤.

٤٤. د. محمد عبد الشفيع عيسى،"النظام الاقتصادى فى مرحلة انتقالية: دراسة فى الاقتصاد السياسى الدولى مع اشارات الى الوطن العربي،مجلة السياسة الدولية، العدد ١٢٤،ابريل ٩٦.

٤٥. د.محمد عبد الواحد محمد،آثار جولة اورجواى للجات على ميزان المدفوعات المصرى: تحليل قياسي،مصر المعاصرة،العدد ٤٤٤، أكتوبر ١٩٩٦.
٤٦. محمد محمد علي،اللوجستيات وادارة المخزون،دورة تدريبية للعاملين بشركة امريكانا،غير منشورة
٤٧. محمود حيدر، مفهوم السيادة بعد الحرب الباردة : الدولة المعولمة، مجلة معلومات دولية ، (العدد الثامن والخمسون ٥٨،خريف ١٩٩٨.
٤٨. د. مصطفى كامل السيد،التقسيم الدور الدولى الجديد للعمل : محاولة الأستكشاف ، ورقة مقدمة الي مؤتمر مصر واقتصاد عالمي جديد : التقسيم الدولي الجديد للعمل وموقع مصر فيه ، ابريل ١٩٩٨ .
٤٩. ناهيد الزين عماني، منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى فى ضوء التجارة والتوقعات، أوراق اقتصادية، الامانه العامة لاتحاد العام لغرف الصناعة والزراعة للبلاد العربية، العدد ١٣ أيلول ٩٧.
٥٠. ناهيد كرمان وروبا شاندا، دورة أورجواي والتجارة الدولية في المنسوجات والملابس، منشور في د.سعيد النجار (محرر) اتفاقية الجات وآثارها على البلاد العربية،ندوة نظمها الصندوق العربي للانماء الاقتصادى والاجتماعي، صندوق النقد العربي بالتعاون مع صندوق النقد الدولي ( الكويت :صندوق النقد العربي،١٩٩٧). .
٥١. نبيل اللاذقي،الجوانب المتعلقة بشهادة المنشأ فى إطار اتفاقية الجات، ورقة عمل مقدمة إلى اجتماع الخبراء العرب لدراسة آثار اتفاقية الجات على الاقتصاديات العربية،جامعة الدول العربية،القاهرة، ٤ –٧ يوليو ١٩٩٤.
٥٢. نزيرة الافندى، ماذا تعنى اتفاقية "نافتا" للولايات المتحدة الامريكية؟،السياسة الدولية، العدد ١١٦، ابريل ١٩٩٤.
٥٣. د.نشأت فهمى محمد، الدول النامية والتحديات التى تواجه الجات فى الثمانينات، المجلة *العلمية لكلية* التجارة – جامعة اسيوط ،العدد ٨ السنة الخامسة ديسمبر ١٩٨٥.
٥٤. د. نوزاد عبد الرحمن الهيتي،ثورة التكنولوجيات الجديدة والنظام الاقتصادي العالمي،مجلة البحوث الاقتصادية ،المجلد السابع،العددان الاول والثاني، ١٩٩٦، الصادرة عن الهيئة القومية للبحث العلمى،مركز بحوث العلوم الاقتصادية ،بنغازى.
٥٥. هانى حسني،استراتيجية النقل البحرى المصرى للدخول فى القرن الواحد والعشرين ،ورقة مقدمة الى المؤتمر الدولى الثالث عشر بعنوان:استرتيجية الموانئ والتنمية ،المنعقد بالاسكندرية: فى الفترة من ٢٣ – ٢٥ فبراير.
٥٦. د. هبة حندوسة،محاضرة ألقيت فى ندوة الآثار الاقتصادية للعولمة فى العالم الثالث وأوروبا الغربية،منشور فى ممدوح الحبشي (محرر) يا رأسمالى العالم اتحدوا (بدون ناشر ١٩٩٩).

## د – تقارير ونشرات:

١. البنك الأهلي المصري،الاجتماع السنوي لدول قمة منتدى التعاون الاقتصادي لدول آسيا والمحيط الهادي (أبيك)، النشرة الاقتصادية العدد الرابع لسنة ١٩٩٣
٢. ــــــــــــ، دور الشركات العابرة للحدود فى الاستثمارات المباشرة،النشرة الاقتصادية ،المجلد الخامس والأربعون (العدد الأول والثاني،١٩٩٢)،.
٣. ــــــــــــ، تحرير التجارة الدولية في الاتصالات، النشرة الاقتصادية، العدد الأول المجلد الخمسون ١٩٩٧
٤. ــــــــــــ،توقيع مصر اتفاقية تحرير تجارة الخدمات، النشرة الاقتصادية العدد الرابع المجلد الخمسون،١٩٩٧.
٥. ــــــــــــ،الصادرات الزراعية المصرية إلى أوروبا وشروط الصحة النباتية، النشرة الاقتصادية،العدد الرابع،المجلد الحادي والخمسين ١٩٩٨
٦. ــــــــــــ،الاغراق حجره عثرة تعوق تنامي الصادرات المصرية، النشرة الاقتصادية ،العدد الثالث، المجلد الحادي والخمسون،١٩٨٨.

٧. ـــــــــــــ،التجارة الدولية فى عام ١٩٩٦،النشرة الاقتصادية العدد الثالث، المجلد الخمسون،١٩٩٧،
٨. ـــــــــــــ،الصناعات النسيجية فى مصر،النشرة الاقتصادية،العدد الرابع المجلد الخمسون،١٩٩٧.
٩. ـــــــــــــ ،مشروع تنمية شرق بورسعيد،النشرة الاقتصادية،العدد الاول،المجلد الثانى والخمسون، ١٩٩٩ .
١٠. البنك الدولى، تقرير التنمية فى العالم ، سنوات مختلفة.
١١. البنك الدولى للانشاء والتعمير، آفاق الاقتصاد العالمى والبلدان النامية ،الطبعة العربية،(واشنطن: البنك الدولى ، ١٩٩٥).
١٢. الندوة، نشرة منتدى البحوث الاقتصادية للدول العربية وإيران وتركيا،المجلد الثاني ،العدد الرابع،ديسمبر ١٩٩٤- فبراير ١٩٩٥
١٣. تقرير اللجنة الدائمة لمتابعة جولة أورجواي،تقرير بشأن الاجتماع الأول للجنة الفرعية للخدمات،بتاريـــــخ ٩ اكتوبر١٩٩٥.
١٤. شركة النقل البحري،تحليل التجارة الخارجية المصرية،مركز المعلومات،غير منشور.
١٥. كتاب البعثة الدائمة لجمهورية مصر العربية في جنيف،في شأن مفاوضات تحرير التجارة الدوليـــة في خدمـــات النقـــل البحري المنعقد في ٤/٦/٩٦.(غير منشور)
١٦. مجلس الشوري : النقل البحري في مصر : حاضره ومستقبله وأثره علي التجارة الخارجية المصرية ،التقرير النهائي للجنة الأنتاج الصناعي والطاقة بمجلس الشوري ،١٩٩٩ .
١٧. ـــــــــــ ، جات وانعكاساتها على الاقتصادى المصرى، غير منشور.
١٨. مذكرة في شأن الموقف الأمريكي من مفاوضات تحرير خدمات النقل البحري،غير منشورة،المكتب الاقتصادي والتجاري بالسفارة المصرية بواشنطن،في ٢٢/٦/٩٦.
١٩. مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحرى ،التقرير الإحصائي السنوى،العدد الثالث عشر، الجزء الاول، تجارة مصر الخارجية والاسطول البحرى،سبتمبر ١٩٩٦.
٢٠. ـــــــــــــ ،التقرير الإحصائي السنوى،العدد الخامس عشر، الجزء الاول، تجارة مصر الخارجية والاسطول البحرى،سبتمبر ١٩٩٨.
٢١. ـــــــــــــ ،دراسة عن مستقبل النقل بالحاويات (١) ،تقرير رقم ٧ – ١١١٩ سبتمبر – ١٩٨٨.
٢٢. نشرة قناة السويس (اعداد مختلفة).
٢٣. وزارة النقل البحري،النشرة التحليلية،بنك معلومات النقل البحري العدد الرابع،أبريل ٩٨.

ثانيا : المراجع الأجنبية:

## A- Books:


1 - Collins & Bosworth (eds.)The New GATT: Implications for United States (Washington D.C.:Brookings Institutes , 1994).
2 - Don Benson and Others, Transport and Logistics,( London: Wood head – Faulkner Limited,1994).
3 - Evans & Walsh, (Economist Intelligence Unit) Guide to the New GATT, (London: EIU,1994).
4 - Francois & Others, The Uruguay Round: A Global General Equilibrium Assessment, (Geneva: GATT, November 4,1994).
5 - Freeden, J.A.D.A.Lake, International Political Economy: Presectives on Global Power & Wealth, (Second Edition, London:Unwin Hyman,1991).
6 - GATT ,GATT : What it is, What it Does?(Geneva: GATT Secretariate,1991). Report by Secretariat ,(Geneva: GATT,1993),
7 - _______,The Results of The Uruguay Round of Multiloral Trade Negotiations: the legal texts,(Geneva: Gatt secretariat,1994).
8 - Harry G Johnson, Technology & Economic Interdependency, (London: Macmillan PressLimted,1975),
9 - Ian Clark, Globalization & Fragmentation: International Relation in Twentieth Century, (London: Oxford University press , 1997).
10 - Ian Goldin & Others,Trade Liberalization: Global Economic Implications, (Paris: OECD, Development Centre,Washington: World Bank,1993).
11 - Johnson H.G.-etal, New Trade Strategy for the world Trade Economy, (London : George Alan &unuin L T D 1970)
12 - Matthews A., "EC " Trade Policy & The Thirdworld An Irish Prospective (Irelond , Gills Macmillon LTD. 1991),
13 - Martin Stopford, Maritime Economics,(London: Biddles Ltd .,1995), 3rd edition,.
14- Michael Porter , The Comparative Advantage of Nation , ( Macmillan Press LTD ; 1990).
15- Oxley Alan,The Challenge of Free Trade, (New Yourk:st Mastim's Prass,1990),
16 - Ronald H. Ballow , Business Logistics Management , ( New Jersey ,Prentice-Hall, 1999) Fourth edition .,
17 - Raghavan , Chakravarthi . Recolonization, GATT, The Uruguay Round & Third World.( London: Atalantic Highlands,N.J.Zed Book Penang, Malaysia, Third World Network, 1990),
18 - Richard Barnet & Ronld Muller,Global Researches, the Power of Multinational Corporations, (New York : Somon & Schnister, 1974),.

19 - Robert E Baldwin & J.D. Richardson (eds.) International Trade & Finance, (Boston : Little Brown & Co., 1974).

20 - Rrinhard Rode,(ed.) GATT and Conflict Management: Atransatlantic Strategy for astronger Regime,(Boulder,Colo: West view Press,1990),.
21-Srivastava, International Economics, (New Delhi: Vikas, P.H.Pvt LTD.,1976),
22 - Stevens C. ,After GATT Uruguay Round; Implications for Developing Countries, IDS Policy Briefing paper, (USA:Institute of Development Studies (IDS),University of Sussex,1994).
25 - Yong Y., The Impact of MFA Phasing out on the World Clothing & Textiles Markets,(Canberra : National Center for Development Studies, 1993).

# B- Periodicals & Researches:

1. Alassane D.Quattara, The challenges of Globalization for Africa, available on the wibe sitewww.inf.org IMF, May,1997
2. Bert Kruk, What Should Be Port Efficiency? Paper present to 14th international port conference on the Role of Mediterranean & Middle East ports A global perspective ,organized by port training Institute in collaboration with port of Rotterdam, Alex., Egypt, 24-26 February, 1998.
3. Brondao, A.S.& W.Mortin,Implications of Agricultural liberalization for the developing countries, World Bank Working paper, Washington, D.C., March, 1993
4. Deardoff , " Economic Effects of Quota & Tartff Reductions" in: Collins & Bosworth (eds.), The New GATT : Implications for United States (Washington D.C.:Brookings Institutes , 1994).
5. Dieter Bender , The Developing Countries in The New World Trade Organization Economics Issued by Institute for scientific co-operations, Tubing, Federal Republic of Germany ,Volume 55/56.1997.
6. Dock & Harbor Authority, World Survey of Port Projects: Volume 79, No.89,January, February,1999.
7. Drewerary Shipping Consultant, Various Issues.
8. Economist, Various Issues.
9. Fortune, Various Issues.
10. GATT, Report on Market Access Results from Uruguay Round Multilateral Trade Negotiations ( Geneva : GATT, 1994),
11. _______ Secretariat, An Analysis of The proposed Uruguay Round Agreement, With Particular Emphasis on Aspects of Interest to Developing Countries, MTN,TNC/W122(Geneva: November 29,1993)
12. _______ Uruguay Round Background Paper,(Geneva: GATT,1993)
13. _______ Uruguay Round. Geneva: GATT, November 4,1994,mimeo.
14. General Accounting Office, Maritime Industry: Cargo Reference Laws , Estimated Costs & Effects , Report to Congress Requesters, November 1994.
15. Globalization : Shipping Seeks New Global Role, Lloyds Shipping Economist, November, 1999.
16. Haralambides H.E.& Others, GATT & its Effects on Shipping & Ports, Paper presented at KMI/IAME Joint Conference on the International Trade Relations & World Shipping 8-10 June 1994, Seol, Korea,.

17. Hathway D E. " Agriculture liberalization and Uruguay Round ", Draft prepared for W.B. conference on Uruguay Round and Developing Economies, January 26 –27 /1995
18. Hertel , T.& Others , Liberalizating Manufactures a World Bank Conference, The Uruguay Round & the Developing Economies , January 26 – 27 , 1995.
19. Hoaland, J.I.& T.Cook Tollefsen, The Uruguay Round & The Trand in Manufactures & Services, General Equilibrium Simulations of Production, Trade &Welfare Effects of Libaralization , London: Center for Economic Policy Research, 1994 , Discussion paper 1008.
20. I.A.P.H,"Biennial Report on Ship Trends', Various Issues .
21. Ingco, M." How much Agriculture Trade liberalization was Achived in Uruguay Round." The World Bank, The International Trade Divison, Mimeo, October 1994,
22. Jan Vissers, The Role of a Port in the Economic Development of the a Region, paper presented to the 14th international port conference on the Role of Mediterranean & Middle East Ports: A global perspective ,organized by port training Institute in collaboration with port of Rotterdam, Alex., Egypt, 24-26 February, 1998.
23. Kevin Cullinance, The Economics of Large Containerships,paper presented to : The 5th International Maritime Conference on: Future Trender In Shipping Industry 9 – 11 November 1997,Alex, Egypt
24. Michael Roe, GATT , Shipping & Developing Countries, Apaper present at Mardacon , 1995),
25. Nguyen T., & Others, An Evaluation of the Draft Final Act of the Uruguay Round" Economic Journal VOL. 103 No. 421 (November, 1993)
26. OECD , Assessing The Effects of the Uruguay Round ,Trade Policy Issues Paper, (Paris : OECD, 1993)
27. ____, Maritime Transport Committee Annual Report 1996 &1997
28. ____, Maritime Transport Committee Annual Report 1998,( Paris : OECD, 1999).
29. ____ , Competitve Advantages Obtained by Some Shipowners as a results of Non – Observance of applicable international Rules and standards, ( Paris : OECD, 1996).
Organization of Economic Co – Operation & WTO Secretariat, GATS: The General Agreement in Trade in Services & Related Instruments, E/ ESCWA / TRANS /1999/WG.1/8, .
30. Paul Bernd Spahn, Globalization, Governance & The Third World, Published in :Mmdouh Alhabashi (ed.) Capitalists of all countries be united, without publisher 1999.
31. Paul Krugman; Globalization and inequality of Nations", the Quarterly Journal of Economics, Vol. CX, November , 1995.
32. Peter Faust, Maritime Transport Services in Context of GATS, Paper presented, to Expert Group on WTO Agreement on Maritime & air Transport Services in Arab Region, held in Beirut.9 –11 June 1999.
33. _____, the impact of GATT Agreement on Shipping in General & on Ports in Particular, A paper presented at the Future Role of Ports in the G.C.C.,held in U.A.E.1995,

THE JUDGEMENT COMMITTEE CONSISTS OF
PROF. DR SAID ABD EL-WHAB
CHAIR MAN OF ECONOMICS

DEPARTMENT AND EX- DEAN OF FACULTY OF
COMMERCE PORT SAID – SUEZ CANAL UNIVERSITY
(HEAD OF THE COMMITTEE & SUPERVISOR )

PROF. DR. SOHAIR MOHAMED EL SAYED HASAN

HEAD OF ECONOMICS AND
PUBLIC FINANCE DEPARTMENT- FACULTY OF COMMERCE
MENOFYE UNIVERSITY AND EX- DEAN OF HIGH INSTITUTE
OF TOURISM AND HOTELING – KING MARUOT
(MEMBER )

PROF. DR. HUSSIN HOUSSNI IBRAHIM
PROT SAID – SUEZ CANAL UNIVERSITY (HEAD OF THE
PROF. OF ECONOMICS OF FACULTY OF COMMERCE
(MEMBER)

## ABASTRACT

This thesis aims at illustrating the impact of Uruguay round on maritime transport sector in underdeveloped countries in general ' & in Egypt in particular .

The assumption of the study are :

1 – liberalizing maritime transport services will lead to bad impact on maritime transport industry in Egypt (Direct Effect ) .

2 - Since liberalizing international trade on goods has some positive effects & others negative effects so , it will have a slight impact on Egyptian maritime transport sector .

To achieve the goal of the research in the shadow of these assumptions , the study is divided to three parts :

First part : explains the new trends on international economy & international maritime transport in two chapters .

Chapter 1 : Discusses the new trends in international economy such as : Globalization economic blocs , transnational corporations & technological revolution , these factors lead to new international division of labor

Chapter 2 : shows the modern trends on international maritime transport on three dimensions :

New trends on seaborn trade , which can be represented by the rapid tendency towards containerization .

New trends on international fleet , which imply the tendency towards concentration in ownership of fleet either on national level or firm level . Hence there is a tendency towaders concentration & monopoly . On the other hand , there is rush towards owning & operating huge vessels to get use of economies of scale .

New trends on ports , which imply the development of port roles

Second part : illustrates the GATT agreement on three chapters

Chapter 1 : shows the historical background of GATT , its principles & goals , as well as its rounds

Chapter 2 : discusses the agreement of liberalizing international trade on goods and the complementary agreements

Chapter 3 : deals with the agreement of liberalizing international trade on services

Part three : analyze the impact of GATT on maritime transport services in Egypt in two chapters :

Chapter 1 ; determines the direct effect of the agreement which come down from liberalizing international trade services

Chapter 2 : analyze the indirect effects of agreement which is represented on the impact of liberalizing international trade on goods , hence the demand for maritime transport is derived from demand for suborn trade .

SUEZ CANAL UNIVERSITY
FACULTY OF COMMERCE
PORT SAID
ECONOMICS DEPARTMENT

# GATT Economic Effects on Maritime Transport Sector in Underdeveloping Countries With Reference to Egypt

**Thesis Submitted from / Mohamed Mohamed Ali Ibrahim**
**To fulfill the requirement of obtaining**
**Ph. D. in Economics**

Supervised by
Prof. Doc./ Said Abdel Whaab el khodery
Chairman of Economics Department & Ex-Dean of the Faculty